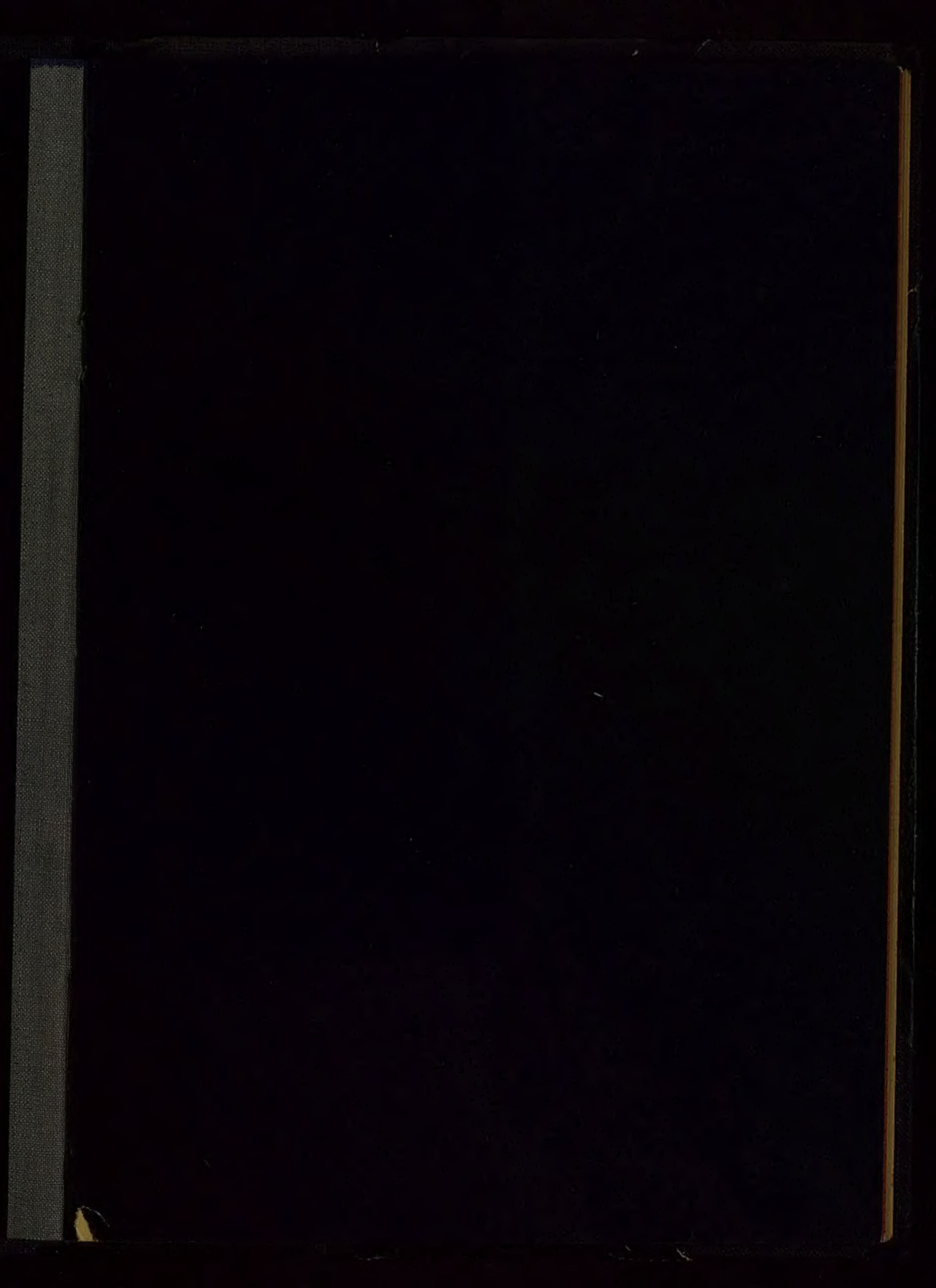




КАК ЕВРОПА



ВООРУЖАЛАСЬ К ВОЙНЕ.

(1871-1914.)



В. НЬЮБОЛЬД

МОСКВА



1923

ВЫСШИЙ
ВОЕННЫЙ
РЕДАКЦИОННЫЙ
СОВЕТ



В. Ньюбольд

С. С. С. Р. *Пролетарии всех стран, соединяйтесь!*

Дж. Т. Уолтон Ньюбольд

КАК ЕВРОПА ВООРУЖАЛАСЬ К ВОЙНЕ

(1871—1914)

Перевод с английского
А. ТАУБЕ
под редакцией
С. БЕЛИЦКОГО

ВЫСШИЙ ВОЕННЫЙ РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ
МОСКВА · 1923

Высший Военный
Редакционный Совет № 864
Тираж 3000
Петрооблит № 9046
Государственная Типография
имени Ивана Федорова,
Петроград, Звенигородская, 11.

Моему другу и товарищу д-ру Карлу Либкнехту, по замыслу и при участии которого в феврале 1914 г. предполагалось создание труда, преследующего более широкие цели.

Предисловие к русскому изданию.

Меня просили написать предисловие к настоящему изданию моей книги в России, и делаю я это с большим удовольствием. Я нарочно говорю „к настоящему изданию моей книги в России“. Дело в том, что эта книга была уже переведена и напечатана в России моим добрым другом и товарищем Майским, который в настоящее время, насколько мне известно, участвует в редакционной коллегии Петроградской „Правды“. За два года до русской революции, в 1915 г., когда я еще был реформистом, членом великобританской независимой рабочей партии, пацифистом и членом христианской секты, известной под названием квакеров, мое время было занято теми исследованиями, из которых и вылилась эта книга в своей окончательной форме. В читальном зале библиотеки Британского Музея, (знаменитой библиотеки, в которой работал Карл Маркс, когда писал свой „Капитал“) я познакомился с русским эмигрантом Майским. В то время он был также реформистом, но конечно, марксистом. Я же, хотя уже семь лет состоял членом Фабианского общества и Независимой рабочей партии и получил высшее историческое и экономическое образование в новом буржуазном Манчестерском Университете, все-же никогда не читал „Капитала“ Маркса и в сущности ничего не знал о марксистской экономике.

Майский ввел меня в марксизм, и кроме того оказал мне большую помощь переводом с русского и немецкого языков разных данных, касающихся военной промышленности в России и в Германии.

Незадолго до русской революции он предпринял перевод и обработку для издания в России моей книги „Как Европа вооружалась к войне“ с теми изменениями, которые были необходимы, чтобы обеспечить ей свободу распространения при царском режиме. Книга была действительно издана, но погибла в водовороте событий 1917 г.

То, что я рассказываю о себе лично по поводу моей встречи с Майским объяснит в моей книге многое, что могло бы удивить тех, кто подходит к ней, как марксист, кто ожидает в ней найти научно выдержанную работу. Я писал ее в тот период, когда ежедневно менял свои мнения и приспосабливал свой умственный процесс к новым мыслям и новому пониманию.

Я начал изучать организацию военной промышленности когда был чистейшей воды пацифистом и в политическом отношении находился всецело под влиянием Рамзея Макдональда, Сиднея Уэбба и Филиппа Сноудена. Я был воспитан, как мелко буржуазный радикал и христианин и к тому же, как я упомянул уже, свое образование получил в Манчестерском Университете. Манчестер, как многие из моих читателей знают, был колыбелью той индивидуалистической школы, лозунгом которой в политике было: „Мир, невмешательство и реформа". Мои учителя были учениками Кобдена и Брайта. Но хотя я и был мелкобуржуазным радикалом, считавшим себя социалистом, однако во мне был сильный уклон к трезвому материализму и очень мало мистичной религиозности. Меня учили искать фактов. Историческая школа Манчестерского Университета гордилась своими исканиями сухих фактов, фактов ради самих фактов. От нас скорее требовали обнаружения и фиксирования факта, чем рассуждений об отвлеченностях.

Несколько лет подряд я изучал современный индустриализм так, как это возможно в Манчестере, городе, который со времени применения паровой машины в текстильном деле, занял в капиталистической торговле и промышленности господствующее положение, сохраняющееся за ним и по сей день. В те годы, от 1911 до 1913, когда Европа скользила к пропасти мировой войны, я читал лекции в качестве пацифиста и считал весьма действительным средством агитации против шовинистов указание о взаимной связи, которая, как я установил, существовала между военно-промышленными фирмами различных стран. Когда весной 1913 г. Карл Либкнехт выступил в Рейхстаге со своими сенсационными разоблачениями об интригах между германскими военно-промышленниками и парижской прессой, я написал ему, предлагая свое сотрудничество, — предложение, которое немедленно было им принято. После этого я начал собирать и приводить в порядок, а также издавать в Англии и пересылать в Германию Либкнехту имеющиеся у меня сведения об интернационализме „всемирных поставщиков смерти".

В первые месяцы 1914 г. Карл Либнехт предложил французу Моризэ, ныне члену французской коммунистической партии, и мне принять вместе с ним участие в составлении доклада, который должен был быть опубликован одновременно во всех трех наших странах с целью дискредитировать подстрекателей к войне. Я принялся за обработку материала, в то же время подготовляя данные для сенсационной речи, которую Филипп Сноуден от имени Рабочей Партии произнес в Палате Общин в марте того же года. Прежде чем Либкнехту, Моризэ и мне удалось встретиться, чтобы окончательно сговориться об издании книги, разразилась мировая война.

Осенью 1914 г. Э. Д. Морель уговаривал меня продолжать работу по изданию, но к этому времени у меня созрел болое широкий план, и я начал изучать эволюцию организации морской и военной „готовности" Европы за последние пол-столетия. Фактически же, относительно Англии и Франции, я углубился в прошлое гораздо дальше, следя за развитием государственной политики по отношению к верфям и арсеналам в обеих странах, начиная уже с XVI века.

При этом, а также в процессе анализа запутанной истории технической эволюции судов и пушек, брони и винтовок, материалов, из которых они выделывались, и заводов, которые их производили, а также изучая формы объединения промышленных предприятий и мобилизацию финансов для усиления экономической мощи обширных субсидируемых государствами предприятий, я самостоятельно пришел к выводам, которые заставили меня обратиться к марксистской литературе; от нее же я снова вернулся, уже с более острым пониманием, к моим исследованиям и подготовке материалов.

Когда мне пришлось писать первую главу, которая была составлена в последнюю очередь, я бросил вызов всем тем мыслителям, писателям и лидерам, за которыми я слепо следовал десять лет, которые поддерживали меня в моих трудах в надежде найти в них подтверждение доводов Макдональда и Сноудена, но которые, когда им пришлось познакомиться с написанным мною, увидели, что все это приводит прямо к марксистской ереси, целых двадцать лет отрицаемой ими.

Книга была издана мною с помощью нескольких квакеров, которые, хотя и не согласились со многим из написанного мною, однако верили мне и говорили, что раз

я убежден в истине моих слов, то они готовы помочь мне высказать эту истину.

Когда моя книга появилась в свет, за нее ухватились все передовые элементы рабочего движения, в особенности главные мастера, и она получила распространение на военно-промышленных заводах. Она оказалась кладезем сведений, подкрепляющих теорию и учение промышленных трэд-юнионистов, а так как она была написана человеком, который прежде был, и еще продолжал считаться, реформистом, то ее использовали для марксистского штурма на прочные укрепления Независимой Рабочей Партии.

Вместе с длинным рядом последовавших за ней небольших брошюр, листовок и статей, помещавшихся в любой газете левого или правого толка, которая только соглашалась печатать их, эта книга послужила мостом, по которому с 1916 года пропаганда переходила от марксистских фракций с одной стороны к реформистским и пацифистским, с другой.

Если бы я писал эту книгу в свете последующих годов изучения и опыта, она во многих отношениях приняла бы совсем другой вид. Некоторые теоретические положения в ней я бы подчеркнул особенно сильно, другие изменил бы. Я был бы более определенен в некоторых моих утверждениях и более резок в некоторых суждениях. Но эта книга писалась в такое время, когда слишком большая откровенность немедленно влекла за собой изъятие из обращения. Одна очень невинная брошюра, написанная на основании моих более ранних работ, была конфискована по распоряжению тайного трибунала за призыв к национализации военной промышленности. По приказу военных властей в доме моих родителей был произведен обыск, имевший целью конфискацию подлинной рукописи, по которой эта книга была отпечатана в исправленном и пересмотренном виде. Нельзя было слишком откровенно высказываться.

Затем я более выпукло изложил бы мысль, которую я только старался внушить путем постоянных повторений и некоторых намеков, а именно: государство определенно пользовалось частной военной промышленностью для тайного захвата контроля над материальной частью армий и флотов тех держав, которые не были с ним в открытом союзе и не зависели от него.

Я мог бы привести неоспоримые фактические доказательства тому, что, начиная с 1882 года, компании Виккерса и Армстронга-Уитворта — фирмы, с которыми, как

в 1909 году заявил глава адмиралтейства, это ведомство, находилось в отношениях „гораздо более сердечных, чем обычные деловые отношения" — эти фирмы получали заказы на постройку военных судов для Бразилии, Чили и Аргентины. На этих судах они испытывали новые проекты, новые типы и новое распределение орудий, новые образцы брони, машин, котлов и пр., которые, в случае успеха опытов, принимались Британским Адмиралтейством. Я мог бы доказать, что эти фирмы, уговорив Бразилию заказать им два совершенно ненужных для такой „державы", как Бразилия, броненосца, заложенные в 1907 г., фактически опровергли тот жест, который радикальным большинством Палаты Общин был потребован от Правительства, именно сокращение судостроительной программы перед Гаагской Конференцией 1907 г. Адмиралтейство сократило программу на один броненосец в 1906 г. и на один в 1907 г. Между тем, в 1907 г. эти две фирмы заложили для Бразилии два корабля, которые, если бы дело дошло до войны, вошли бы в состав „сокращенного" британского флота. Опять же, если Италия соблазнялась выступлением в 1914 г., то ведь тяжелые орудийные установки для ее новых линейных судов строились не на итальянских, а на британских заводах. Ее великолепно оборудованным арсеналам недоставало как раз тех жизненных звеньев в цепи производства, без которых нельзя выделывать сложных военных материалов.

Что касается Турции, то и ее суда и пушки летом 1914 г. стояли в Англии на верфях и заводах Виккерса и Амстронга-Уитворта. Я знаю, как положительный факт, что в предшествующем году инспектора британского адмиралтейства ставили британские адмиралтейские клейма на материалы, предразначенные, как думали, для судов, строившихся для Турции, но которые на самом деле строились для включения их впоследствии в списки британского флота, конечно, после начала войны.

Перед войной Уинстон Черчил мог сказать, что отношение числа строившихся тогда британских дредноутов к германским равно 16 к 10. Сразу-же после начала войны он вдруг смог сказать, что отношение равно „скорее 2 к 1, чем 16 к 10". Вот как было проделано это плутовство.

Я, конечно, изменил бы ту мысль, которую я проводил в своих сочинениях, — не столько в этой книге, сколько в газетных статьях — а именно, что военная промышленность является международным заговором. Ее финансирование, действительно, часто было международным. Но

управление ею было всегда ярко национальным. Где и был „интернационализм“, это там, где был интернационализм тайного союза или интрига с целью захватить производство в свои руки, как напр. на Путиловском заводе.

Я надеюсь, что моя книга даст новые сведения и подскажет новые мысли. Я надеюсь кроме того, что она побудит тех, кто имеет больше свободного времени и обладает лучшими теоретическими познаниями, лучше владеет иностранными языками, исследовать тайны русского морского ведомства и военного министерства, архивы национализованных банков и машиностроительных и судостроительных компаний, к тому, чтобы вскрыть интриги капиталистического империализма и низменность тех интересов, которые теперь бессильны в вашей стране, но еще очень могущественны на моей родине.

Дж. Т. Уолтон Ньюбольд.

Август 1923 г.

Предисловие к английскому изданию.

Этот небольшой труд не претендует на исчерпывающий анализ вопросов, связанных с задачами вооружений. Он написан столько же с точки зрения антимилитариста агитатора, сколько с точки зрения человека с большим интересом изучающего экономику военной и морской силы. Автор старается раскрыть и обрисовать роль, которую инженеры и химики сыграли в усовершенствовании военного материала и очертить то влияние, которое производство снарядов в стремлении удовлетворить все возрастающему спросу, имело на металлургическое, машинное и связанные с ними производства промышленных человеческих обществ (государств). Среди всей обширной литературы морских, военных, империалистических и пацифических писателей мы стали бы тщетно искать углубленного исследования военной промышленности в связи с развитием самой системы войны. Имеется несколько брошюр, но ни одна из них не удовлетворительна. Повидимому лишь очень немногие милитаристы оценивают зависимость вооруженных сил от промышленности, между тем, как их противники проявляют такое же сильное нежелание ближе познакомиться с этими вопросами, которые они считают чем то нечистым. Лично я без стеснения признаюсь в своем живом интересе к этому удивительному военному механизму, за которым, неразрывно с ним связанные, стоят мастерские и верфи — ведь, это едва ли не самое лучшее воплощение современного производства. В военных машинах есть романтика — они. являют собой величайшее торжество человеческого разума и высшую трагедию его убийственного приложения.

Лишь за последние полстолетия государства еще в мирное время стали создавать огромной силы вооружения для войны. До этого периода они набирали и обучали людей, накапливали деньги, но не подготовляли гигантского запаса

снарядов. Вот почему, быть может, эта сторона милитаризма не имеет литературы. Никогда еще солдат или моряк не был механиком. Только в настоящее время он превращается в машиниста, в обслуживающего машину. Это подлинная революция, так как она изменяет всю природу войны.

Постараемся же понять эту новую фазу развития. Прежде чем выступать с предложемиями о прекращении, сокращении или ограничении каким-либо контролем военной промышленности, изучим всю военно-промышленную систему. Вот это и пытается сделать автор в своей маленькой книге, это и больше ничего... до поры до времени.

Значительная часть книги уже была напечатана в „Вперед“, издатель которого любезно дал свое полное согласие на включение моих статей в эту книгу. Материал для последующих страниц во всех случаях, за исключением последней главы, был собран из источников, сочувствующих существующему порядку и опубликованных еще до начала войны. Я справлялся по десяткам торговых и профессиональных газет морского характера, проглядел за весь рассматриваемый период пропагандистские специально-военные журналы, руководства, классические труды, финансовые справочники—британские, французские, германские, австрийские и итальянские, — проспекты и годовые отчеты важнейших отечественных и некоторых заграничных фирм.

Я получал также неоценимые советы, критику и указания от многих моих друзей из финансовых, инженерных и газетных кругов. Я пользуюсь случаем, чтобы выразить свою благодарность им, а также м-ру Майскому, д-ру Ланселоту Идэну и, далеко не на последнем месте, моей жене.

Дж. Т. Ньюбольд.

Февраль, 1916.

Заря стального века.

Автор не возлагает ни на один из воюющих народов или на их правительства исключительной или хотя бы преимущественной ответственности за начало великой войны; он приписывает катастрофу ожесточенному, постоянно усиливавшемуся соперничеству между высоко-цивилизованными Европейскими государствами, из которых каждое стремилось добиться мирового господства, как средства для наилучшей эксплоатации естественных богатств.

В государстве, в том виде, в каком оно существует ныне, автор видит лишь совокупную волю и деятельность владеющих богатством классов, направленную на удовлетворение их честолюбия и на обеспечение их интересов. Ему кажется, что цель современного государства была выражена одной фразой, когда м-р Асквит сообщил лидерам железнодорожников в 1911 г. что:

„Правительство Его Величества предоставит все гражданские и военные силы государства в распоряжение железнодорожных компаний...“.

Все гражданские и военные силы всех государств находятся в распоряжении помещиков и капиталистов, обслуживая их интересы. Государство — это интересы собственности. Оно возникало, развивалось и усиливалось по мере того, как эти господа осознали, что они будут гораздо могущественнее, дееспособнее и увереннее, если начнут действовать сообща, чем если каждый в отдельности будет добиваться для себя того, что необходимо им всем.

Государство помещиков и капиталистов существует ныне для того, чтобы избавлять наших оффициальных правителей от той ответственности, которую иначе им пришлось бы взять на себя, и затем, чтобы привлекать в помощь энергии этих правителей общее усилие и мудрость народа.

Имущие классы установили свою систему законов, которая вносит гармонию в их взаимные отношения и предупреждает те трения, которые могли бы помешать им наслаждаться своим богатством. Они создали судебную, полицейскую и карательную систему, чтобы оградить их собственность от нежелательных посягательств. Они установили и поддерживают систему призрения бедных и весь механизм социального законодательства, чтобы оградить себя от воздействия не поддающихся учету сил анархии и вырождения. Именно они строили дороги, создавали в городах освещение и канализацию, а позднее прокладывали трамвай, проводили газ и электрический ток, установили — непоследовательные сторонники свободной торговли — почтово-телеграфную службу, береговую пограничную стражу, полицию, а вне Англии и казенные железные дороги. Они развили современную систему народного просвещения. Они собирают со всех концов земли сведения, способствующие увеличению капиталистической производительности. Они организовали государство внутри и снаружи.

Государство, т. е. организованные собственники, поддерживает и совершенствует консульскую и дипломатическую службу, работающую на пользу своих отечественных хозяев. Позади этой системы стоят флоты и армии, и единственное, что удерживает всякое современное государство от проявления самой необузданной наглости — это страх перед последствиями слишком резкого применения силы.

За последние пятьдесят лет возникли две новые государственные системы — Германия и Италия и почти развалилась — Турция. Франко-Прусская война принесла с собой окончательное разрешение тех задач, перед которыми стояла Европа со времени великого компромиса и организованной несправедливости Венского Конгресса 1815 года. Она завершила переустройство Западной Европы, создала объединение Германии и Италии и открыла собой продолжительный период мира. Она изгнала военные действия из всей Европы к северу и западу от Дуная. На всем материке Европы, а также на островах Великобритании революционное движение было раздавлено или сделано безвредным.

Однако замирение конфликтов на материке принесло с собой начало нового периода тревог и напряжения для британских дипломатов и собственников.

Со времени Трафальгарского сражения в 1805 г. и до момента несколько лет спустя после окончания Франко-Прусской войны Британия сохраняла никем не оспариваемое

господство над океанами. Более семидесяти лет она продолжала быть полной владычицей морей, и вплоть до 1878 г. обладала флотом, превосходившим все соединенные флоты Европы. Она была самодержавна во всех водах, и, в то время, как континентальные народы боролись за преобладание на материке и растрачивали свою энергию и богатства на раздоры, никто не оспаривал ее положения на всех мировых рынках. Ее промышленники и торговцы, ее судовладельцы и судостроители не имели серьезных конкурентов в области промышленности и торговли. Во всех своих предприятиях и замыслах они имели монополию на нейтральных рынках.

Неуклонно следуя направлению, которого держалась английская политика в новое время, отказываясь от территориальных приобретений на материке Европы и таким образом не делая ничего, что могло бы надолго оттолкнуть от нее какую-нибудь страну, она довольствовалась тем, что поглощала все неевропейские области, ожидавшие колонизации и развития, т. е. того возрастания благосостояния, богатства и довольства, которое, как говорится в английских учебниках, можно видеть повсюду, где развевается британский флаг. Различными способами, но почти всегда с неизменным успехом, Англия умиротворяла и убеждала туземцев, направляя их колеблющиеся стопы в лоно своей все расширявшейся могучей империи.

При таких условиях вряд ли можно удивляться тому, что английские промышленники и коммерсанты были убежденными сторонниками свободной торговли; они не требовали для себя правительственной поддержки; они не агитировали в пользу создания большого крейсерского флота, который мог бы „показывать флаг“, или оказать давление на несговорчивые туземные государства.

В то время, и это надо помнить, чиновничья каста еще не была вынуждена раскрыть свои двери новой плутократии, детищу промышленной революции. Армия и флот были открыты лишь тесным кругам аристократии и помещиков, двора и дворянства. В кают-кампаниях военных судов или в офицерских собраниях лучших полков не было места для сыновей фабрикантов. Вооружение наших сухопутных сил было настолько незначительно, что производство его могло оставаться монополией Вулича[1]) и Энфильда[2]). Деревянный

[1]) Казенный арсенал и пушечный завод в Англии.
[2]) Ружейный завод в Англии.

флот, еще только начинавший уступать место железным судам, не представлял интереса для железных и стальных промышленников, а морская артиллерия целиком все еще в значительной мере вырабатывалась в том же Вуличе. Обладая мировой монополией на судостроение, английские судостроители не имели особых причин настаивать на субсидиях в виде заказов на постройку военных судов.

Помимо этого, монополия в области концентрации капитала все еще принадлежала представителям промышленных и торговых групп. Финансист еще только начинал давать чувствовать себя, как мощный фактор, и на него еще смотрели искоса, как на элемент системы, до известной степени чуждой британским традициям и скорее годной для того, чтобы вести дела с расточительными иностранными правительствами и с сомнительными заграничными промышленными предприятиями, чем заслуживающей признания и титула почетного члена правящих классов Англии.

Борьба, которая велась в центральной Европе между 1850 и 1871 г.г., не отозвалась неблагоприятно на Англии и несомненно способствовала укреплению Гладстоновской политики уединения. Пока Италия и Франция боролись с Австрией, Пруссия и Австрия — с Данией, Италия и Пруссия — с Австрией и Франция с Германией, и пока Россия еще оправлялась после Крымской кампании — для британских государственных деятелей было мало смысла производить крупные затраты на армию и флот, и они спокойно прислушивались к учению Кобдена и Брайта. Это были годы расцвета либерализма и свободной торговли. Для Англии это были годы небольших расходов на вооружение, годы глубокого мира, оживленной торговли и преуспевания. Но век, начавшийся Трафальгаром, приходил к концу.

Благодаря своим обширным минеральным богатствам, прочно установившейся форме правления, иммунитету против войны и гражданских междуусобиц, Англия завоевала и удерживала преобладающее положение в области промышленности и торговли. Своеобразные преимущества ее географического положения (вблизи материка и одновременно уединенно от него, в одно и то же время у ворот Европы и на пороге Атлантического океана), а также мудрость ее государственных правителей, отказавшихся от политики территориальных приобретений на материке Европы, — все это вместе взятое позволяло ее населению продолжать непрерывно накапливать богатства и превратить свою страну в мастерскую для всего мира.

Во всем, что относится к искусству механики, англичане долго играли руководящую роль. Они были главными поставщиками угля и развили огромную железную и стальную промышленность. Они были первыми в признании необходимости строить железные дороги, они доставили значительную долю капиталов для прокладки рельсовых путей по всему материку Америки, в Азии, Африке и других странах. В качестве морской державы они естественно стремились монополизировать морские перевозки и постройку торговых судов для всяких целей и для всех хозяев. По всему миру английские товары перевозились на английских грузовых судах и английскими товарными поездами, распространяя английское влияние и собирая для англичан барыши далеко за пределами досягаемости пушек вездесущего английского военного флота.

Таким образом случилось, что когда народы Европы перестали воевать, начали развивать свою промышленность и стараться продавать свои товары как на рынках нейтральных стран, так и у себя дома, то они повсюду встретились с многолетними, прочно установившимися торговыми сношениями. В целых отраслях промышленности англичане являлись фактическими монополистами не в силу превосходства организации, а просто потому, что они до сих пор не имели конкурентов. Кроме того, английские товары были дешевы, доброкачественны и пользовались репутацией, которую не так легко было заслужить новым пришельцам.

Если бы не истощение, явившееся результатом гражданской войны в шестидесятых годах, то Соединенные Штаты могли бы сделаться опасным конкуррентом для Англии гораздо раньше, чем это действительно случилось, и американцы не попали бы в ту экономическую зависимость, которую они терпели так долго и от которой только теперь начинают освобождаться.

Окончание процесса объединения освободило Германию для иных целей, чем только ведение войны и новая империя, исполненная энтузиазма и побужденная к лихорадочной деятельности результатами трех победных войн, смогла обратить все свое внимание и все свои силы на развитие и организацию своей промышленности на прочной основе своего великолепного географического положения, отличных естественных путей сообщения и огромных природных богатств.

Между тем все возрастающее значение машины в промышленности, ее постоянное стремление к специализации

и усложнению, необходимость соединять в металле прочность с тягучестью и огромное развитие тяжелого транспорта, требующего механической тяги, стальных шин, крепких осей и долговечных рельсов, все это дало толчок развитию металлообрабатывающей промышленности. С другой стороны, рост численности полевых армий сделал необходимым быстрое увеличение количества и силы артиллерийского имущества, снарядов и смертоносных орудий.

Поголовный призыв под знамена, усовершенствованная винтовка и улучшенный порох потребовали изобретения и усовершенствования скорострельной артиллерии, которую можно было бы противопоставить натиску огромных масс хорошо вооруженных людей. Машины сделались так же необходимы на войне, как и в мирное время. Бронзовые пушки уже были недостаточно прочны, чтобы выдерживать силу взрыва улучшенных порохов, а железо было почти бесполезно. Не менее важной была металлургия производства снарядов.

Морская война, как показал опыт с кинбурнскими батареями в Крыму и бои между броненосцами во время американской войны, пережила „старые деревянные стены“, установила господство бронированной плиты и открыла эпоху соперничества между железной броней и железными снарядами, стальной броней и стальными снарядами, соперничества, имевшего глубокое влияние на металлургию стали и химию взрывчатых веществ.

Именно война привела нас к углубленному изучению и непрестанным опытам над сталью и металлами, опытам, давшим в результате такие удивительные машины и строительные материалы. Война — настолько важное явление, что не приходится жалеть никаких расходов, чтобы усовершенствовать то оружие, которое может, хоть на время, обеспечить безопасность. Промышленность многим обязана побочным продуктам военного производства, а в свою очередь в отношении автомобильного транспорта война многим обязана промышленности. За появлением стальных военных судов последовало широкое применение стали при постройке торговых судов и в результате этой эволюции создалась тесная связь между производителями и потребителями стали. Производители стали, в свою очередь, исследовали геологические образования Швеции и Сардинии, Алжира и Боснии, Бильбао и Марокко в поисках за богатой железной рудой; они явились в Керкинтиллох за никкелем, который должен был повысить прочность французской и не-

мецкой пушечной стали; они отправились в Испанию за марганцем, в Перу и Чили — за медью.

В семидесятых годах прошлого столетия люди начали строить мир и войну на стальном основании, опирающемся на твердые и жидкие ископаемые богатства всех материков.

Вся система цивилизации покоилась отныне на стали, а эта последняя — на угле, железе и других ископаемых. Отнимите у нас богатства недр земных и все наше сложное общество рассыплется в прах. Те, кто владеют ныне ископаемыми богатствами, владеют всем миром.

Эти две великие революционные перемены, одна политическая, другая экономическая, случайно совпавшие с парламентарным торжеством гладстоновского либерализма, должны были совершенно расстроить ход английского политического развития; вместе с тем они не были настолько очевидны, чтобы передовые мыслители и народные вожди Англии могли вполне понять все их значение. Отсюда произошло то, что целая политическая партия, по крайней мере, масса ее рядовых членов, продолжает находиться под влиянием идеалов прошлого времени и вдохновляется международным кодексом честности и справедливости, внушенным им речам Брайта, Кобдена и Гладстона. Они настолько запутались, что стараются примирить либерализм Асквита с либерализмом своих прежних вождей, не понимая, что вся структура английского общества и всего мира подверглась глубоким изменениям и что новые условия несовместимы с их политико-экономическим верованием.

С тех пор, как Маркс написал свой „Капитал“, а пионеры современного социализма начали распространять новое экономическое учение и основывать теперешние социалистические партии, мир промышленной революции уступал место другому, в котором Англия уже не могла быть больше единственной мастерской во всем мире и в котором капитализм должен был сделаться вненациональным в своих проявлениях. Крупные промышленные магнаты постепенно входили в правительственные и финансовые круги и начали проводить свои частные проекты, при поддержке всех сил государства.

В низших слоях промышленности новые требования, предъявляемые к производству, побуждали людей к новым изобретениям и к новым исследованиям. Капитализм прибегал к новым приемам, покорял себе новые силы, призывал к себе на помощь науку и просвещение, приводил себя

в систему, раскрывал сам себя и начинал сознавать свою власть и свои задачи.

Покоряя государство, капитализм осознал, что оборона страны могла быть такой же выгодной для него, какой она когда-то была выгодна для помещиков. Всюду и для всех целей необходимы были машины и двигательная сила. Поэтому приобретение и развитие минеральных, химических и металлургических богатств сделалось самой важной отраслью капиталистической деятельности. В этой области в середине восьмидесятых годов прошлого века должны были встретиться потребности как войны, так и мира.

Армстронг, Крупп и Шнейдер.

Прежде чем начать изложение политики вооружений в Европе после франко-прусской войны, было бы полезно сказать несколько слов о трех главных военно-промышленных фирмах Британии, Германии и Франции, о трех больших промышленных предприятиях, от которых так сильно зависели как сами эти державы, так и Италия, Австрия и Россия, не говоря уже о Японии, Турции и Южно-Американских республиках.

Хотя Крупп был провозглашен пушечным королем, верховным жрецом орудий разрушений, а его завод в Эссене изображался подобно Везувию в представлении древних, в виде каких-то врат подземного царства, однако этот могучий оружейник не может ни в коем случае считаться старейшим из еще доныне работающих пушечных фабрикантов.

Перечитывая отчет комиссии Пэнмьюра „О производстве железного и бронзового артиллерийского имущества в различных континентальных государствах", изданный военным министерством в 1856 г., нельзя найти в отделах, посвященных поездке и обследованиям комиссии в Пруссии и в других германских государствах, ни одного упоминания об эссенском Круппе. Между тем Крупп сделал свою первую пушку еще в 1847 г. и подарил ее королю Пруссии. Он выставил одно-два полевых орудия и с большой энергией производил опыты, оплачивая их из доходов, которые он получил, продав в Лондоне свой патент на железные ложки извлекал из налаженного им большого производства паровозных шин. Он начал понемногу привлекать к себе внимание короля вюртембергского и императора Франца-Иосифа, но все же его небольшой сталелитейный завод оказался недостойным упоминания в вышеприведенном английском отчете.

В 1857 г. Армстронг обосновался в королевском арсенале; его первая пушка была принята годом раньше. В Вуличе строился новый Королевский Пушечный Завод, а в Эльсвике устраивался завод для изготовления артиллерийского имущества (в котором сам Армстронг не был заинтересован, но которым управляли его компаньоны по соседним гидравлическому и сталелитейному заводам); заводы эти должны были в широких размерах производить пушки его образца, а ему самому было поручено руководство перевооружением сухопутной артиллерии Англии. С 1859 по 1862 г., годы усиленной работы, эти два завода выпустили большое количество пушек, но затем военное министерство не возобновило с ними контракта в виду неудовлетворительности, с военной точки зрения, орудий, заряжающихся с казны, и Общество Элсвикского Артиллерийского Завода, состоявшее под председательством сэра У. Дж. Армстронга и управляемое кроме того капитаном (впоследствии сэром) Эндру Ноблем и м-ром (впоследствии лордом) Ренделем, перешло на выделку пушек, а затем канонерских лодок и других судов, отличавшихся либо своими необыкновенно тяжелыми орудиями, либо значительным количеством более мелких. Эти продукты производства находили сбыт как в самой Англии, так среди иностранных государств. Армстронг и Рендели изобрели канонерскую лодку, и целая флотилия этих судов, исключительно неуклюжего типа, вооруженных одним огромным, заряжающимся с дула орудием, была построена для Китая совсем незадолго до того, как вновь изобретенные заряжающиеся с казны пушки и скорострельные орудия сделали суда этого типа тотчас же устаревшими.

Как только новое тяжелое, уже заряжающееся с казны, орудие было принято Адмиралтейством, так в своих публичных речах Армстронг начал говорить „об огромном спросе на его заряжающиеся с казны орудия". Он продал Италии несколько таких 110-тонных чудовищ, и вопли, поднявшиеся после этого во всей английской прессе, принудили адмиралтейство заказать несколько еще более мощных 17-дюймовых орудий для английского флота.

В результате несколько этих чудовищных орудий разорвалось или дало трещины, так что и итальянцы и англичане отказались от них. Тогда английское правительство обратилось уже к Виккерсу с предложением строить для него орудия — этого предложения Виккерс настойчиво доби-

вался уже целых четыре года, — и стоимость орудий сразу значительно понизилась.

Если судить по „одобрительному“ отзыву сэра Э. Дж. Рида, бывшего главного конструктора адмиралтейства, о том, как его прежнее ведомство „попало в лапы фирмы сэра Уильяма Армстронга“, то можно все же сказать, что и это была не особенно удачная сделка для адмиралтейства.

Армстронг был гениален. Его фирма построила для Чили очень сильный крейсер „Эсмеральду“, и когда он был готов, Армстронг публично заявил с большим негодованием, что ни одно судно английского военного флота не может перегнать „Эсмеральду“, уйти от нее или с успехом бороться с ней. Он указал на опасность, которой подвергается английская торговля от таких судов.

Адмиралтейство приняло этот осторожный намек к сведению и купило у Армстронга большое количество орудий и установок для судов улучшенного типа „Эсмеральды“. Тогда он сделал следующий шаг и построил еще лучший крейсер „Пьемонтэ“ для Италии. И это судно было разрекламировано буквально во всем мире, и южно-американские республики чуть не передрались между собою и с Японией, спеша заказать в Эльсвике улучшенные „Пьемонты“. Англия тоже приобрела несколько „Пьемонтов“, правда построенных на других заводах, но вооруженных пушками новейшего образца Армстронга.

Было время, когда крейсера для Аргентины и Чили, поспешно вооружавшихся друг против друга, строились рядышком на эльсвикской верфи.

Лорд Сиднэль, только что избранный в правление Армстронга-Уитворта, выразился однажды о лучшем броненосце Армстронга, построенном по проекту Армстронга, как о „самом худшем, в смысле проекта, броненосце, который когда-либо был построен“. Лорд Сиднэм является неоспоримым авторитетом в деле судостроения. Впрочем, мы смогли наблюдать еще более любопытное явление.

В течение почти тридцати лет сэр Уилльям Армстронг и сэр Джозеф Уитворт жили, как кошка с собакой, каждый ругал орудия, построенные его конкурентом. Однако, они сходились в одном, а именно, что постройка брони — это напрасная трата денег, которые с гораздо большей пользой могут быть израсходованы на пушки. Оба выделывали пушки, ни тот, ни другой не выделывал брони. Через десять лет после их яростных нападок на броню обе компании объединились, и первый шаг, сделанный их пре-

емниками, состоял в устройстве великолепных бронепрокатных мастерских.

Старый Альфред Крупп был хитрым промышленным магнатом, обладавшим колоссальной энергией и деловой сметкой; иначе он не вышел бы победителем из борьбы, которую он вел тридцать лет, чтобы спасти свою фирму от разорения. Он несомненно увидел свое спасение в тех усилиях, которые прилагала Пруссия для развития мощной, сильно вооруженной армии. Он, повидимому, решительно задался целью помешать гор. Шпандау сделаться большим германским казенным арсеналом, как это намечалось в 1856 г., когда все производство орудий и взрывчатых веществ было сосредоточено там на заново построенных заводах. Крупп целиком подражал своим Шеффильдским коллегам, которые точно так же все время старались уничтожить Вулич. То обстоятельство, что в Германии, главным образом благодаря царившей там до 1866 г. системе мелких государств, не было большого национального орудийного завода, а также отсутствие серьезных конкурентов среди многочисленных аугсбургских, нюренбергских, берлинских, зюльских и др. пушечных мастеров, а также вследствие зависимости Германии от ввоза из Швеции и Бельгии, все это дало возможность Круппу сделаться необходимым для Пруссии. Его пушки действовали очень успешно в датскую войну против датских фрегатов, и в сражении под Кениггрэцом против Австрии. Благодаря финансовой поддержке Вильгельма I, Крупп доставил необходимое вооружение для войны против Франции. Успехи этой войны вызвали во всем мире огромный спрос на его пушки. Его собственное правительство оказало ему неограниченное доверие и предприняло немедленно в широком масштабе перевооружение армии. Крупп еще целых двадцать лет воздерживался от судостроения, но уже стал выделывать морские орудия. Главным и в сущности единственным его конкурентом был Герман Грузон из Магдебурга-Булькау, специальностью которого были пулеметы, скорострельные пушки и орудийные башни. Постепенно Крупп расширял свое участие в разработке угольных копей и залежей железа и объединялся с различными производителями взрывчатых веществ. Много лет он имел почти полную монополию на поставку нейтральным рынкам сухопутной артиллерии, подобно Армстронгу и Уитворту для морской артиллерии.

Ход развития французской военной промышленности существенно отличался от того, что имело место в Гер-

мании. Франция представляла собой в высшей степени централизованную государственную систему, установленную министрами великих Бурбонов Мазарини и Ришелье, Кольбером и Сюлли. Эта великая бюрократическая система вела в широком масштабе приготовления к войне. Она не была в состоянии рассчитывать на отечественную железную и стальную промышленность, ибо это был тот век, когда во Франции железо не добывалось еще в изобилии. Нуждаясь в огромных, по тому времени, вооружениях, чтобы бороться с голландцами, беспокоить Испанию и Италию, воевать с Австрией и Британией и довести свои границы до Рейна, Франция соорудила большие казенные пушечно-литейные заводы для сухопутной артиллерии, в Дуэ, Тулузе и Бурже. Впоследствии к ним прибавились еще в других городах заводы для морских орудий.

До 1870—71 гг., исключая периода Революции и Первой Империи, государство полагалось всецело на свои собственные заводы. Но во время войны с Германией казенные заводы показали свою полную несостоятельность, и Тьеру пришлось обратиться к частным механическим заводам и стальным фабрикантам. Применение стали для артиллерии доставило Шнейдерам удобный случай, и с этого времени, т. е. с 1876 г., они сделались французскими Амстронгами-Уитвортами.

Их первоначальный завод в Ле-Крезо в департаменте Верхней Луары выделывал пушки для военного флота в продолжение всех революционных и наполеоновских войн. Около 1835 г. семейство Шнейдеров выкупило обанкротившийся завод и начало выделывать железнодорожные материалы, поковки для судов, котлы и т. д. В начале шестидесятых годов они вырабатывали броневые плиты для первых французских броненосцев, а во время германской войны в пять месяцев доставили более двадцати батарей полевых орудий и шестнадцать батарей пулеметов. За десятилетие от 1876 до 1887 г. фирма выработала не только сталь почти для 6.000 орудий французской армии и флота, но и построила большую часть их. Завод давал постоянную работу 15.000 чел. В тесной связи с Шнейдерами работала „Компания Готчкисс“, выделывавшая пулеметы и скорострельные орудия. Эта компания выросла из предприятия, перенесенного Готчкиссом из Америки в Париж после окончания гражданской войны, когда его соотечественники прекратили свою междоусобицу.

Компания Шнейдер заслужила свою удивительную репутацию за превосходное качество своих пушек — пример тому: 75-мм. пушка в настоящей войне.

Другими крупными французскими пушечными фирмами были „Компания Сен-Шамон", „Компания Шатильон-Коммантри" в Монлюсоне, „Верфи Средиземного Моря", с пушечным заводом, основанным в Гавре в 1880 г. и более старыми заводами в Марсели, и „Кай и Компания" в Париже. Все они имели многочисленные заказы в связи с перевооружением Франции после проигрыша франко-прусской войны.

Перевооружение Франции и Германии.

Катастрофа 1870—71 гг. в конец подорвала все основы французской военной организации, но как только завоеватель покинул захваченные им области и новый строй начал укрепляться, Франция немедленно и настойчиво принялась за выработку плана перевооружения армии. Приходилось восстанавливать французский военный аппарат, создавать новую артиллерию разнообразных типов и доставлять огромное количество винтовок и пулеметов, а также боевых припасов к ним.

Наконец, вдоль укороченной новой границы от Люксембурга до Швейцарии было решено создать линию долженствующих быть неприступными крепостей.

К зиме 1875 г. французская армия была уже вполне перевооружена в смысле полевой артиллерии, состоящей из 494 шести-орудийных батарей, построенных как на заводах в Крезо, так и на казенных заводах. Фив-Лильская компания и Сталелитейный завод в Сен-Шамоне также получили обширные заказы. За время с 1875 до 1877 г. последний завод вырабатывал от 800 до 1.000 орудий в год. Владельцы этого завода Петэн и Годэ доставили также большое количество винтовок.

Парижские и Лильские заводы Тэр-Нуар, Дерон и Кай, металлические заводы Фирмини, Компании Коммантри-Фушамбо, Братья Маррель, литейный завод Маркиз, завод Сент-Этьен и другие усиленно выделывали артиллерийские передки, цапфы, оси, люльки, орудийные стволы, колпачки, снаряды, зарядные ящики, винтовки и прочее военное имущество.

„Верфи Средиземного Моря“, купившие в 1872 г. завод в Гавре, построили между 1870 и 1878 гг. сорок батарей бронзовых и десять батарей стальных пушек, а также 325 гаубиц и свыше шестисот установок.

Французам удалось значительно повысить скорострельность своей полевой пушки, но все же они несколько отстали в этом отношении от Германии, хотя, судя по многим отчетам, их орудия были менее подвержены выгоранию и взрывам.

По ту сторону границы германцы поспешно заменяли свое износившееся оружие и в 1874 г. приступили к перевооружению своей полевой артиллерии новой 78,5-мм. пушкой с дальностью боя в $1^1/_2$ километра и в этом орудии довели скорость стрельбы до одного выстрела в тридцать секунд.

Большая часть работ была выполнена Круппом в Эссене, а остальная на казенном заводе в Шпандау, а также в Бохуме. Новые пушки были готовы к 1 апреля 1875 г. В то же время немцы обратили особое внимание на свое ручное оружие, которое всегда составляло предмет их особых забот. До того времени германская пехота была вооружена знаменитым игольчатым ружьем, изобретенным Дрейзе в 1839 г. и выделывавшимся на его заводе в Зоммерда.

В 1871 г. братья Маузеры, два механика, работавшие в казенном арсенале в Оберндорфе в Вюртюмберге, построили новую усовершенствованную винтовку и при содействии одного берлинского банка основали с разрешения правительства частный завод для производства винтовок этого образца. Германское правительство сохранило за собой право пользования их патентом, который был принят повсюду заграницей. К концу 1875 г. вся армия была снабжена маузерами, часть которых, в виду спешности правительственного заказа, была изготовлена в Льеже и на заводе в Берлингэме.

Кроме Дрейзе и бр. Маузеров директор машинной фабрики в Нюренберге Вердер также изобрел в 1871 г. винтовку; к этим трем предприятиям мы должны прибавить фабрику Бродвеля в Карлсруэ и Оружейную фабрику Бергера и К⁰ в Виттене-на-Руре, которые имели такое же значение в выделке винтовок, как соседний завод в Эссене в изготовлении артиллерии. Кроме винтовок Бергер выделывал пулеметы Пальмкрантца, на которые был большой спрос со стороны российского правительства.

Еще важнее, чем эти заводы, была, могущая наравне с Круппом считаться основой германского милитаризма, фирма, о хитрой и дальновидной деятельности которой мы слышали слишком мало, а именно фирма Людвига Леве и К⁰.

Людвиг Леве, один из крупнейших еврейских магнатов капиталистической эпохи, изучал постройку станков в Со-

единенных Штатах в 1870 г. Он вернулся на свою маленькую фабрику станков, устроенную им в Берлине в 1864 г., и в 1871 г. основал Компанию Людвига Леве по производству швейных машин, присвоив себе обманным путем чертежи Прэтта и Уитнея из Провиденса в Род Айлэнд (фабриканты винтовок Мартини Генри). Он первый ввел в Германию американские станки и усовершенствовал их. В том же 1871 г. Прусское военное министерство сделало шаг огромной важности для будущей организации снабжения Германии боевыми припасами. Быть может вожди армии приняли к сведению снабжение Франции в последнюю войну, а также британской армии в Крымскую кампанию, американскими боевыми припасами. Вероятно на них произвело впечатление обширное производство винтовок и пулеметов, развитое американскими фабрикантами станков во время и после гражданской войны. Факт тот, что военное министерство с характерной прусской дальновидностью и основательностью решило восстановить, при помощи Людвига Леве, казенные военные заводы. Сам Леве тем временем выработал один миллион прицелов, а затем продолжал выделывать револьверы, не переставая одновременно поставлять казенным и частным заводам нужные им станки.

Он был членом как Рейхстага, так и Прусского Ландстага и одним из вождей прогрессивной партии, с которой он разошелся в 1877 г. по случаю ее оппозиции военной политике Бисмарка. Впоследствии он и его группа присоединились к национал-либералам и поддерживали дальнейшие издержки на военные нужды.

В 1872 г. Дуттенгоферы основали Кельнский Реттвейлеровский пороховой завод в Гамбурге, а одновременно с ними Альфред Нобель в Круммеле на Эльбе и И. И. Гейдеман на Рейнско-Вестфальском пороховом заводе в Кельне усиленно развивали производство военных взрывчатых веществ с целью удовлетворения и поддержания спроса на них со стороны Пруссии. В 1875 г. Дуттенгоферы и Гейдеман изобрели новый порох, более приспособленный к орудиям, заряжающимся с казны, а в 1879 г. Германия приступила к дальнейшему переустройству своей полевой артиллерии.

С этих пор мы видим, как перевооружение артиллерии пехоты и флота становится периодическим, а за кулисами вырастают тени Круппа, Шнейдера, Виккерса, Нобеля, Скоды, Леве, Манлихера и других им подобных.

Начало забот Англии.

Непрерывно усиливающееся соперничество по обе стороны границы и огромные усилия, сделанные республикой между 1873 и 1878 гг., оказались сущим благодеянием для французских стальных компаний, механической и связанной с нею промышленности, работавшей на военные нужды. Они, не колеблясь, использовали представлявшиеся им возможности и вложили значительные суммы денег в развитие своих оборудований и, побуждаемые новым спросом, расширили свои артиллерийские и другие отделы. Толчок был дан также нуждавшимся в нем стальным фабрикантам, и, они частью из патриотических побуждений, а, главным образом, по спекулятивным соображениям, начали улучшать качества своей стали.

Когда французы осуществляли свой гигантский план перевооружения армии, который обещал, хотя бы на время, обеспечить безопасность их прекрасной страны от нового нападения Германии, они спохватились, что их морские вооружения находятся в весьма неудовлетворительном состоянии. Последние десять лет они были так озабочены обстановкой борьбы с Пруссией, что были вынуждены забросить свой флот.

Тем временем, по ту сторону канала темп морских приготовлений также заметно замедлился, но, несмотря на это, Британия создала современный флот из железных судов, которые по большей части были прикрыты толстой броней и являлись более, чем грозными соперниками для обшитых железными листами и бронированных деревянных судов, которые Франция построила десятилетием раньше. Конечно, Франция — вполне основательно — не могла больше мириться с таким положением дел, и она приступила к вызвавшей сильное волнение среди английских военно-морских энтузиастов постройке ряда новых судов, броненосцев, линейных кораблей с более тяжелым и лучшим вооружением, нежели наши.

В начале восьмидесятых годов можно было услышать от английских военно-морских фанатиков самые нелепые бездоказательные утверждения, причем соображение о неподготовленности Франции и об упущенном времени, которое ей предстояло нагнать, вовсе не учитывалось ими. Кроме того английские алармисты не принимали в расчет того, что в то время, как верфи Англии могли построить броненосец приблизительно в три с половиной года, на французских срок боевой готовности судов достигал десяти лет.

С характерной для людей их типа наивностью они настойчиво сравнивали число действительно заказанных английским адмиралтейством судов с числом спущенных на воду французами, — две вещи разные. В качестве довода они весьма искусно использовали дурную финансовую систему, благодаря которой французы при постройке своих судов выходили из границ кредитов, ассигнованных палатой, но они не замечали, что скорость постройки судов во Франции была величиной не такой определенной, как у англичан.

Мы еще вернемся в одной из следующих глав к первым броненосцам-пугалам середины и конца восьмидесятых годов, а теперь ограничимся рассмотрением влияния, которое имело возрождение флота на французскую военную промышленность.

Хотя поддержание сухопутных вооружений на должной высоте требовало значительной энергии, однако, в 1878 — 1883 гг. французская военная промышленность ждала помощи главным образом от потребностей морских вооружений. В этом отношении произошло то же, что и прежде, — судостроители, бронепрокатчики, морские инженеры и пр. требовали все большего капитала и расширяли свои предприятия в предвидении непрерывно возрастающего спроса. Почти пять лет продолжалась пора благополучия военно-судостроительной промышленности Франции, и судостроители начинали уже не без оснований мечтать о том, как они вырвут у своих занявших сильные позиции конкурентов Скоттов, Элдеров, Нэпиров, Томсонов, Палмеров, Лердов и других, известную часть мирового спроса на постройку коммерческих судов. Французам грезились расширение колониальных владений, морская торговля, морское могущество и преуспевание промышленности.

В то время, как им вообще было запрещено вывозить военное имущество, вывоз же заграницу брони, которая до

1876 г. была, в сущности, просто судовой обшивкой исключительной толщины, да и позднее представляла собой лишь особенно прочное соединение стальных и железных листов, был разрешен. Таким образом и случилось то, что французским заводчикам удалось обеспечить за собой контракты на поставку брони по новой судостроительной программе, принятой Италией в 1877—1878 гг.

Французские сталезаводчики, в своих усилиях выработать хорошую пушечную сталь, изобрели также прочную стальную броневую плиту, которая получила высокое одобрение от итальянцев после испытаний брони в Специи в 1878 и 1879 гг. В результате заказы на много тысяч тонн брони были сданы Шнейдеру, а не его конкурентам Чарльзу Кэммелю и К⁰ и Джону Броуну и К⁰.

Затем, к несчастью для французских фирм, их собственное правительство выказало пристрастие к броне Кэммеля и сделало некоторые заказы в Шеффильде. Надежды французских фирм окончательно рассыпались, когда, в довершение всех бед, французское адмиралтейство приняло важное решение отказаться от достройки уже стоявших на эллингах броненосцев и сосредоточить все внимание на новомодных судах — миноносках. Это был тяжелый удар для фабрикантов броневых плит и тяжелых пушек. Французская стальная и судостроительная промышленность, лишившись таким образом морских заказов и имея лишь малое количество военно-сухопутных, оказалась перед серьезным кризисом. Надо было предпринять что-нибудь, чтобы облегчить это невыносимое положение, вознаградить фирмы за издержки, понесенные ими в предвкушении усиленного спроса, который, благодаря перемене политики, не появился.

Автор твердо убежден, что в этом временном прекращении морских заказов и значительном падении военно-сухопутного спроса мы можем усмотреть мощный фактор, повлиявший на законодательство 1885 г. о вывозе военного имущества французскими заводчиками.

Тем временем в сфере европейской дипломатии происходили события, которые делали возобновление сильных вооружений почти неизбежным.

Французы, быстро восстановившие народные силы после разгрома 1870 — 71 гг., отказались от мечты о преобладании в Европе, с которою они так носились в течение долгих лет, и обратились к возможностям расширения своих африканских владений. Их финансисты уже приобрели значительную долю участия в египетском долге и были глу-

боко заинтересованы в проекте Суэцкого канала. Еще раньше они завладели Алжиром, и перед их умственным взором еще раз предстала та Средиземноморская империя, мысль о которой в разные времена побуждала Людовика XIV и Наполеона I обращаться от Вогез к Нилу. В этих замыслах французов поддерживал Бисмарк, видевший в них повод к бесконечным осложнениям с Британией, которые отвлекли бы французов от преследовавшей их мысли о реванше.

Французский держатель ценностей искал помещения для своего быстро накоплявшегося капитала, а народная гордость жаждала дипломатического торжества, которое восстановило бы репутацию нации.

Но несчастье одной державы представляет собой благоприятный случай для другой, и английское правительство поспешило воспользоваться слабостью соперника, чтобы завладеть Египтом, захватить новые ворота в Средиземном море и обеспечить себе кратчайший путь в Индию через Суэцкий канал. В интересах индийской империи не менее, чем в интересах держателя египетских обязательств, было, чтобы Египет перешел в британские руки. Кроме того, оздоровление России и ослабление Турции придавали существенное значение этому очередному шагу империалистической политики.

Но занятие Египта нанесло смертельный удар французским планам в Африке и низводило Францию на степень дряхлеющей нации. Изгнанная из Египта она, при поддержке Бисмарка и с согласия Британии, вступила в Тунис. В результате Италия, мечта которой о завладении Тунисом была грубо разрушена, присоединилась к тройственному союзу Германии и Австрии, чтобы получить военную помощь, и более, чем когда либо, стала искать у Британии защиты с моря.

Франция же обратила свои взоры и на Марокко и тем самым возбудила подозрения в Испании, традиционные интересы которой в этой стране были очень значительны.

Все эти события и захватнические тенденции, проявившиеся между 1878 и 1883 гг. разожгли соперничество западных и южных европейских государств и побудили Францию, с одной стороны, и Италию, Испанию и Британию, с другой, соперничать между собой в расходах на флот.

На востоке Россия снова начала проявлять свою деятельность и с 1871 до 1877 г. поспешно воссоздавала свой черноморский флот и укрепляла свои порты в пря-

мом противоречии с этим смешным клочком бумаги, парижским трактатом, в котором она обещала не делать этого. Воспользовавшись франко-германской войной она освободила себя от принятого ею в 1856 г. обязательства перед Британией и Францией и возобновила свое наступательное движение на Константинополь. Турция ответила на это большой программой постройки судов, заказанных в Англии, но, несмотря на свое превосходство на море, была разбита во время войны 1877—78 гг.

На Берлинском конгрессе 1878 г. Англия помогла Австрии лишить Сербию Боснии и Герцоговины и бросила всю свою тяжесть на чашку весов против России, лишив, таким образом, русского царя плодов его побед.

Россия ответила на это развитием своей азиатской политики, которая в следующем же году вынудила англичан воевать с Афганистаном и которая привела к усиленному русско-британскому военному и морскому соперничеству.

В 1879 г. Германия и Австрия заключили направленный против России союз, к которому в 1882 г. присоединилась Италия, и немедленным последствием этого нового направления политики было огромное ускорение военных приготовлений.

Сухопутные вооружения в начале восьмидесятых годов.

В 1872 г. Россия предприняла полное перевооружение своей артиллерии, на которое было ассигновано 28.250.000 рублей, и одновременно переустроила свои ружейные заводы в Туле. В связи с этим большие заказы достались фирме Гринвуда и Бэтлея в Лидсе, которые всегда вели крупные дела по снабжению русской армии и флота станками. После Берлинского конгресса Россия начала усиливать свои военные средства и возобновила в еще более широком масштабе свое вооружение. Большой Обуховский завод был расширен и усовершенствован; одновременно Берд создавал новый завод в Петербурге. Гринвуд и Бэтлей и тут получили значительную долю заказов на машины и заключили контракты на поставку прессов и пр. для Обуховского завода.

В 1879 г. Австрия переорганизовала свою артиллерию и заказала целый ряд новых батарей. Они были готовы в 1882 г. Это перевооружение, предпринятое в большом масштабе, побудило Россию и Италию к новым усилиям. Обе страны приступили к новым приготовлениям, разумеется, „оборонительным“. Россия предполагала истратить 50.000.000 франков и издержала значительную часть этой суммы только на то, чтобы освободиться от зависимости от Круппа и других германских фирм, раз уже Германия вступила в союз с Австрией.

В 1875 г. Италия приступила к постройке в Терни оружейного завода для выделки винтовок, револьверов, пик и сабель; эта фабрика была готова к работе в 1880 г. Продолжая увеличивать свой морской бюджет, о котором мы упомянем ниже, и в виду непрекращающейся распри с Францией из-за Туниса и Судана, Италия в 1884 — 85 гг. выступила с восьмилетним военным бюджетом в 215.435.000

франков. Этот бюджет распределялся следующим образом между различными видами вооружения:

23.400.000	франков на	ручное оружие,
4.785.000	„ „	полевую артиллерию,
20.000.000	„ „	крепостную артиллерию,
18.600.000	„ „	береговую артиллерию,
57.500.000	„ „	береговые укрепления,
23.500.000	„ „	крепости.

Часть двадцати шести батарей полевой артиллерии, 1.200 орудий крепостной артиллерии и 150 $11^{1}/_{2}$ дюймовых гаубиц было первым плодом военных требований, попавшим в руки завода Армстронга в Поццуоли.

В 1884 г. Австрия приняла усовершенствование винтовки Маузера, сделанное на оружейном заводе Верндль, который в 1869 г. был присоединен к Австрийскому Оружейному заводу в Штейере и который уже выделывал оружие четырех образцов, продавая его Австрии, Германии, Греции и Франции.

Штейерский завод в течение более трех лет до 1887 г. усиленно работал над новыми винтовками.

Эта расточительность России, Австрии и Италии не только способствовала поддержке военной и сопредельных с ней отраслей промышленности в этих трех государствах, но возбуждала также заграничный спрос и дала французским военно-промышленным кругам еще больший повод требовать для себя права вывоза военного имущества заграницу. Временный отказ русского правительства от германских источников снабжения открыл новые перспективы французам, в то время как обширные итальянские программы требовали от них возобновленных усилий.

В одной из последующих глав мы рассмотрим влияние, которое имели эти новые программы вооружений на выделывающую взрывчатые вещества и оружие промышленность Германии и Британии.

Морские вооружения в начале восьмидесятых годов.

Мы уже отметили некоторые из факторов, являвшихся причиной политики вооружения Франции и все возраставшего соперничества двух передовых морских держав; такими факторами были: 1) естественное стремление соседей Англии восполнить пробелы своей морской обороны, происшедшие от того, что они были поглощены осложнениями на суше, 2) честолюбивые замыслы их вновь созданной военной промышленности и развитие их судостроительной промышленности, а также 3) противоречие между интересами французской и британской колониальной политики.

Решимость британского правительства воспрепятствовать всякому постороннему вмешательству в его планы насчет Египта, а также чувство тревоги и недовольства непрерывными морскими приготовлениями России и ее интригами в Азии, все усиливались и наконец выразились, благодаря неустанным стараниям У. Т. Стэда, Арнольда Форстера и лорда Чарльза Бересфорда, расширением флота. Кроме того, полоса острого застоя в судостроительной и машиностроительной промышленности поколебала миролюбивое настроение крупных промышленных центров и заставила их ухватиться за возможность работать и получать барыши, предоставляемые им заказами на военные суда.

В 1884 г. началось проведение этой формы помощи безработным, в виде расточения средств Адмиралтейством, — мера, к которой правительство стало регулярно прибегать с этих пор. Эта форма государственной помощи, первоначально придуманная, как способ переждать полосу застоя, приняла постоянный характер и только усложнила задачу, которую она должна была разрешить.

Тщательное изучение технической и коммерческой литературы начала восьмидесятых годов прошлого столетия

обнаруживает с полной очевидностью влияние застоя в судостроительной и механической отраслях промышленности на политику вооружений. Именно этот застой сделал возможным успех агитации в пользу морских вооружений, которая иначе разбилась бы о радикализм таких центров как Бермингэм, Шеффильд, Тайнсайд и Клайдсайд. С этих пор экономические интересы должны были столкнуться с политическими идеалами тех, которые были особенно крепки в своем либерализме, будь то предприниматели или рабочие. Этот факт слишком часто обходили своим вниманием пацифисты и другие политические мыслители, которые пытались объяснить, или хотя бы понять, силу современного империализма. Постройка большого стального флота имела огромное значение для наших машиностроительных фирм и совершенно уничтожила их противодействие тяжелому бремени, каким являются вооруженные силы.

Эту истину автор готов повторять и отстаивать до тех пор, пока она не проникнет глубоко в политическое сознание каждого из его читателей.

Теперь мы должны отметить важнейшие технические изменения, которые в ту пору производили революцию в судостроении и требовали для создания вооружений использования новых источников. Эти перемены были настолько существенны, что создали новую эпоху в отношении судостроительных программ всего мира и вызвали к жизни новые флоты, из которых некоторые впоследствии сыграли огромную роль.

Железная кованая броня, изобретенная в шестидесятых годах, сделалась таким тяжелым щитом, что для того, чтобы им можно было прикрыть корабль от мощных ударов чудовищных 100-тонных заряжающихся с дула пушек Армстронга и конических снарядов Уитворта, пришлось пожертвовать калибром пушки, дабы сохранить другое жизненное свойство судна — скорость. Поэтому бронепрокатчики должны были изобрести более тонкую, но более прочную броню, которая обладала бы одинаковой прочностью при меньшем весе. Кэммель и Браун выпустили новую броневую плиту, состоящую из стальной облицовки на железном основании, а Шнейдер изобрел броню из цельной стали. Это нанесло временное поражение Армстронгу и Круппу, но, применив улучшенный немецкий медленно сгорающий порох, развивающий силу вдоль всего канала орудия, а не только в точке взрыва (воспламенения), пушечные фабри-

канты усовершенствовали свои заряжающиеся с казны орудия и в свою очередь пересилили бронепрокатчиков.

Армстронг, глубоко превиравший броню, начал строить небронированные суда, быстроходные и вооруженные тяжелой артиллерией, которые по его уверению, могли в самый короткий срок вывести из строя броненосные корабли, из которых именно и состоял британский флот. Отсюда пошли со стороны техников и профессионалов требования постройки военных судов, вооруженных заряжающимися с казны орудиями Армстронга. Новые пушки были снабжены новыми и весьма сложными гидравлическими установками, спроектированными одним из компаньонов фирмы Армстронга, и с этого времени и по сю пору морские орудийные установки, за иcлючением мелких частей, выделывались преимущественно им. Официальная история этого дела, со слов двух бывших конструкторов адмиралтейства, гласит, что Армстронг построил установку с двумя тяжелыми орудиями на свой собственный счет и затем пригласил весь совет адмиралтейства в Нью-Касл приехать посмотреть на нее. Совет приехал, увидел и был побежден. Говоря словами сэра Э. Дж. Рида, адмиралтейство „попало в лапы фирмы м-ра Армстронга, и фирма Армстронга заставила его расплачиваться за всю музыку".

Программа — „пугач" 1884 г. заключала в себе один линейный корабль, спроектированный и построенный в Нью-Касле и впоследствии охарактеризованный лордом Сиднемом, как „худший из когда-либо проектированных броненосцев", и затем еще известное число крейсеров армстронговского типа; все суда были вооружены пушками Армстронга на его установках.

Не успели как следует приняться за постройку этих судов, как Франция отказалась от постройки линейных кораблей и, следуя примеру Германии и России, принялась десятками строить миноноски. Миноноска была изобретением Торникрофта из Чизуика и Александра Фернандеса Ярроу, в то время из Поплара, ныне из Иокера. Это было судно, построенное специально для применения рыбовидной мины Уайтхеда. Это был клад для бедных государств, и крошечное суденышко было разрекламировано, как несущее гибель всем линейным судам.

В тот самый момент, когда Англия была на волосок от войны с Россией, м-р Ярроу спроектировал и снабдил машинами 110 лодок для России, а впоследствии построил для нее еще две — того же типа. Одна из русских мино-

носок была задержана адмиралтейством в то время, как она готовилась выйти из Темзы.

В 1884 г. в Лондоне на полу-публичном митинге под председательством лорда Чарльза Бересфорда этот самый Ярроу указал на опасное у англичан отсутствие миноносок, в то время, как Россия обладала большой флотилией из 115 лодок — из которых он сам спроектировал 112. Он указал также на минные флоты Франции, Германии, Испании, Италии и пр. и разразился горькими жалобами по поводу неминуемой гибели своей родины.

В ближайшие два года фирма получила заказ на почти 50 миноносок, другие были построены на Клайде, Тайне, Мерсэ и в Каусе, — но ни одна на казенных верфях.

В 1886 г. французы обнаружили во время маневров, что миноноски слишком малы и легко заливаются волной. Британия подтвердила это неприятное открытие и затем начала строить 1000-тонные истребители; когда оказалось, что им, вероятно, никогда не придется истреблять миноноски, то их стали проектировать уже как миноносцы, которые не будут заливаться волной. Когда же дошла очередь до их испытания, оказалось, что они слишком велики и представляют слишком крупную цель. За это время Армстронг успел открыть новое взрывчатое вещество, бездымный порох, и использовал его для заряжания новой скорострельной пушки, которая уничтожила бы неприкрытый броней беззащитный миноносец, в то время, как он несся бы в атаку на свою могучую жертву.

Таким образом, линейный корабль снова вступил в свои права, нагруженный тяжелыми, заряжающимися с казны, и легкими скорострельными пушками, с улучшенной броней, и сопровождаемый миноносцами-истребителями с целой тучей миноносок и вспомогательными эскадрами усовершенствованных крейсеров Армстронга. Действительно, все типы судов были приняты, ни один не был отвергнут. По обоим берегам канала решили, что рисковать нельзя, что броня, пушки, крейсера и миноноски — все имеют право на самостоятельное существование — и каждый представляет собой необходимую ценность и чей-нибудь интерес.

Армстронг и Уитворт выступали с тяжелыми орудиями, Армстронг же — с тяжелыми установками и скорострельными пушками; пушечная компания Максима, Пушечно-Снарядная компания Норденфельда и Оружейная компания Готчкиса были поставщиками скорострельных пушек и пулеметов; Ярроу, Торникрофт, Пальмер, Лэрд, Хоторн, Лесли

и другие доставляли минные суда; а Дж. и Г. Томпсон (Клайдбенк), Компания Фэрфильда и другие судостроители видели бесценное сокровище в постройке крейсеров, между тем, как Джон Браун и К^0 и Чарлз Кэммель и К^0, не согласились принести броню в жертву какому-то капризу бережливости.

То же происходило и во Франции, где к тому же французский парламент узаконил в 1885 г. вывоз военного имущества заграницу.

Впродолжение нескольких лет Англия вела политику, враждебную колониальным замыслам Франции. Ее военное министерство не задумалось пригласить немецких фабрикантов взрывчатых веществ для обучения своего главного химика способам изготовления нового военного пороха, а в предшествующем году Англия и Германия проявили деятельность весьма грозного характера в Италии. Итальянский морской министр сенатор Брин предложил (мы ссылаемся на „Морской Ежегодник") генуэзской фирме Джио Ансальдо и К^0. вступить в соглашение с Моделэ и Сыновьями и Фильдом, главным морским инженером английского адмиралтейства; затем он же побудил общество Тэрни приступить к выделке брони и, наконец, предложил сэру У. Дж. Армстронгу устроить оружейный завод в Поццуоли близ Неаполя. Для этого завода потребовался директор-англичанин, и добавочный морской лорд адмиралтейства м-р Рендель вышел в отставку и поехал занять вакантную должность. Одновременно берлинской фирме Шварцкопф было предложено устроить минный завод в Венеции.

В следующем году французы предоставили своим военно-промышленным фирмам свободу вывоза во все страны, и верфи Средиземного моря приступили к постройке крейсера для Испании еще прежде, чем законопроект был действительно принят. Армстронг, Митчель и К^0. поспешили послать в Мадрид своего знаменитого агента для поручений м-ра Роберта Лори Томпсона, прозванного „частным послом", но он вернулся оттуда с пустыми руками. В 1886 г. французское министерство иностранных дел послало в Японию, в качестве морского советника, г-на Бертена, — и с 1887 по 1890 г. Япония строила суда исключительно французского типа, крупповские пушки были отвергнуты, миноносцы стали заказываться не у Шихау в Штеттине, а у Шнейдера; Германия таким образом потеряла в пользу Франции хорошего заказчика. Затем французы обратили свое внимание на Чили и Бразилию и с большим успе-

хом стали отбивать там дела от Армстронга, Митчеля и К⁰. В 1890 г. Армстронг послал туда м-ра Р. Л. Томпсона, обещая ему $2^1/_2$% комиссионных со стоимости корпусов и машин и 5% стоимости вооружения, на которые он получит заказы. В 1891 г. Армстронг, Митчель и К⁰, снова получили заказ на постройку крейсера и вытеснили французов.

Гораздо большее, чем эти мелкие экономические стычки, значение имело проникновение французского военно-промышленного капитала в Россию. Франция быстро сообразила, что антагонизм между Россией и Британией и таящаяся в русских военных кругах вражда к Германии могут создать Франции вероятного соратника на восточной границе ее ненавистного врага, Пруссии, а также и у ворот Индии. Теперь всеми признано, что, открывая вывоз капиталов и оружия, Франция руководилась желанием приобрести дружбу России. Россия главным образом нуждалась, больше, чем когда бы то ни было, в военном имуществе. Ей приходилось разрабатывать свои естественные богатства, создавать железную и стальную промышленность, сооружать литейные заводы и пр.

За пятнадцать лет — с 1880 по 1895 г. — французский капитал оплодотворил русские железные и угольные залежи, и французские инженеры помогли в оборудовании оружейных и снарядных заводов. На Колпинском, Пермском, Обуховском, Николаевском, Тульском, Сестрорецком, Ижевском, Путиловском, Петровском и других крупных военных, железных и стальных заводах как казенных, так полуказенных и частных, французское влияние становилось все более деятельным. Вместе с тем Шатильон-Коммантри, Шнейдер, верфи Средиземного моря и другие французские фирмы в огромном количестве вывозили в Россию военное имущество.

Этот отказ от традиции французской военной промышленности имел четыре важных последствия:

I. Он подготовил путь к союзу французских промышленных богатств с русскими военными полчищами.

II. Он создал и для Англии и для Германии внушающие тревогу затруднения, первой на море, второй на суше.

III. Он нанес сокрушительный удар монополии Круппа в области сухопутных вооружений и развитию германской военной судостроительной промышленности.

IV. Он стал грозить британским фирмам, в особенности Армстронгу, Митчелю и К⁰, ожесточенной конкуренцией на рынке морских вооружений.

Приданое для наших военно-промышленных фирм.

Проведение итальянским морским ведомством политики постройки линейных судов, несмотря на утверждения той школы морских специалистов, которые предсказывали полную несостоятельность больших судов при встрече с минным флотом, и полный провал французских минных флотилий во время маневров в Средиземном море в 1886 г. имело последствием возобновление постройки броненосцев во Франции. За недавно законченными огромными линейными кораблями „Италия“ и „Лепанто“ последовали три еще более крупных корабля; их чудовищные пушки образца Армстронга, казалось, угрожали Тулону и Бизерте. В апреле 1888 г. между обоими государствами встал призрак войны, использованный для привлечения великодушного сердца Англии на сторону ее за-альпийских друзей, которым угрожал французский шовинизм. Следующей осенью английские фанатики наметили новую паническую программу, в которой они требовали немедленной постройки шести линейных кораблей, шестидесяти больших крейсеров и целой тучи угольщиков на сумму в 20 миллионов фунтов.

С 1886 по 1888 г. английские морские расходы на новое судостроение постепенно уменьшались, но все же были еще на 46% выше нормы 1878 г. За шесть лет они на 75% превзошли расходы Франции и были гораздо выше, чем соединенные расходы Франции и России. Тем не менее весной 1889 г. лорд Джордж Гамильтон сложил оружие перед представителями крайнего течения и внес в парламент свой акт о морской обороне, который следовало скорее назвать актом о поддержке военно-промышленных фирм.

Новая мера предусматривала постройку:

8 первоклассных линейных судов,
2 меньших броненосца,
9 первоклассных крейсеров,
33 малых крейсера,
18 канонерских лодок.

Из них на частных верфях должны были строиться

4 первоклассных линейных корабля,
5 первоклассных крейсеров,
17 малых крейсеров,
6 канонерских лодок.

Вся программа должна была быть выполнена в четыре с половиной года. Ассигнование 10.000.000 фунтов стерлингов для расплаты с подрядчиками последовало из фонда, образовавшегося в предшествующем году, благодаря удачной конверсии консолей [1]; есть основания предполагать, что эта финансовая мера была проведена отчасти для такой именно цели. Другие 11.500.000 фунтов, собранные налогами, должны были пойти на оплату работы казенных верфей.

Вся работа с подряда должна была быть сдана сразу и без промедления. Первый лорд Адмиралтейства дал следующее объяснение по этому поводу:

> „В начале прошлого года было уже ясно, что мы будем обязаны внести судостроительную программу в этой сессии палаты, *чтобы ею заменить уже фактически исполненную программу Нортбрука*".

Но, ведь, Нортбрук в свое время подчеркивал, что его программа является лишь временной мерой, которую не придется повторять!

Пусть читатель вспомнит об усилиях, которые Франция и ее фирмы прилагали, чтобы вырвать нейтральные рынки у Армстронга, Темзы и Томпсона, и очевидный, хотя и временный успех этой политики, и затем тщательно

---

[1]) Так называется британская государственная рента (прим. перев.).

взвесить слова, которыми лорд Джордж Гамильтон оправдывал огромный объем своей программы:

„Мы составили свою программу так, чтобы ясно показать всему миру несравненную мощь нашей родины и ее безмерные богатства. Проект, который я внес на рассмотрение Палаты, таков, что я не думаю, чтобы все верфи Европы могли выполнить его в намеченный нами срок“...

А что вы скажете о следующем воинственном бряцании трезубцом?

„... и если среди иностранных государств есть желающие состязаться с нами в морских вооружениях, то одного упоминания об этой программе будет достаточно, чтобы доказать им полную тщету их желаний“.

К сожалению этот пророк так же обманывал себя, как и его предшественник Нортбрук, ибо в 1894 году (1889 плюс 4½ равно 1893½) судостроители и бронепрокатчики уже выли, как стая волков, вокруг лорда Спенсера. Не желая сдаваться им, Гладстон [1]) — к великой своей чести — ушел в отставку, предоставив Розберри и Спенсеру насыщать утробы алчущие золота, а Харкорту, с его налогами на смерть, — изыскивать необходимые для сего средства.

Программа 1894 г. заключала в себе семь линейных кораблей и шесть крейсеров, из которых два линейных корабля и все крейсера были заказаны частным фирмам. Кроме того надо было построить целый флот миноносцев-истребителей — все на частных предприятиях. Все вооружение, механизмы и броня для всех судов были заказаны частным подрядчикам, как это было и с программами 1889 и 1884 гг.

Гг. либералы, слушайте, говорит сэр Уильям Харкорт:

«Если бы мы были свободны от нового долга (морского) и если бы расходы на флот равнялись прошлогодним, мы могли бы на 747.000 фунтов облегчить налоговое бремя. Мы не стояли бы перед дефицитом и перед необходимостью вводить новые долги... Мы должны покрыть новыми налогами 2.379.000 фунтов».

Дефицит равнялся 4.502.000 фунтов, из которых адмиралтейство было ответственно за 3.126.000.

---

[1]) Знаменитый британский премьер.

Гг. консерваторы, теперь говорит м-р Гошен:

«Я буду говорить совершенно откровенно и признаю, что, если бы я знал, что морская программа акта об обороне не исключительная программа, я вероятно не предпринял бы этого финансового шага. Прежнее правительство считало эту программу чрезвычайной мерой. Оно ошиблось; но в то время никто не думал, что правительству придется выступать с таким предложением, как нынешнее».

Какое признание собственной глупости! Какой столб пыли в глаза!

„В то время никто не думал"... Удивительное дело так каки и никто? Не думали даже те благородные лорды, которые в 1889 г. были акционерами Компании Армстронга, Митчеля и К⁰ — Маркиз Солсбери (акционер по доверенности); маркиз Лэндсдоун — на 20.000 фун.; лорд Мидлтон — на 10.750 ф.; лорд Сьюдлэ — на 44.800 ф.; лорд Ревелсток — на 25.000 ф. и лорд Ротшильд — на 11.185 ф.

Три королевских министра, а один из них директор и председатель правления той фирмы, которая делала исключительно хорошие дела, благодаря акту об обороне, и выплатила дивиденд в 8% за 1890 г. и 6% — за 1891 г., неужели и они не думали и не предугадывали звезд, озаряющих путь капитализма?

Годы от 1883 до 1888 были свидетелями необыкновенного расцвета военно-промышленных фирм как в Англии, так и в других странах. В 1882 г. сэр У. Дж. Армстронг и К⁰ слили свой пушечный и сталелитейный завод с верфью в Нижнем Уокере-на-Тайне и объединили оба предприятия под фирмой Сэр У. Дж. Армстронг, Митчель и К⁰. В феврале 1883 г. новая компания поглотила Лондонский Оружейный завод м-ра Вавассера, приняв последнего в число членов правления. Для сооружения ее верфи в Элсвике адмиралтейство одолжило ей помощника главного строителя м-ра У. Г. Уайта, который за время совместной работы с ней спроектировал 30.000 тонн судов, из коих две трети для иностранных государств. В 1885 г. он вернулся в Уайтгол [1]) и был заменен м-ром Филиппом Уотсом, который также имел адмиралтейский стаж. В 1885 г. Армстронг объединился с Дюнебергским Пороховым заводом и Соединенными Рейнско-Вестфальскими Пороховыми фабриками, для создания Чилуортского Акционерного Обще-

---

[1]) Здание, где помещается адмиралтейство.

ства Пушечного Пороха, которое затем предприняло производство порохов, пригодных для заряжающейся с казны и скорострельной артиллерии.

На основании Акта о морской обороне адмиралтейство дало Армстронгу крупный заказ на скорострельные 6- и 4,7-дюймовые пушки, относительно которых журнал „Engineering“ [1]) писал:

> „Достигнутые ими результаты очень ясно видны теперь в мастерских Элсвика“.

Они составили главное вооружение пятидесяти девяти крейсеров, предусмотренных этим Актом. Фирма получила, фактически, почти все заказы на установки по программе 1889 г. и на 580.000 ф. подобных же заказов в 1893—94 г., по сравнению с 143.800 ф., отпущенных для работ казенного арсенала и всех прочих заводов.

Шеффилдское акционерное общество Виккерс с С-ми и К⁰, которое давно поставляло пушечную сталь Элсвику, арсеналу, Франции, Австрии и другим иностранным правительствам, получило неожиданное наследство, когда, лишенное подряда на ремонт Тэйского моста, оно добивалось возмещения расходов по устройству прокатных мастерских и тяжелых двигателей.

С этим даровым оборудованием они выступили, подобно странствующим рыцарям, в поход за подрядами и нашли заблудившуюся деву-Англию, нуждавшуюся в орудиях и броне и подвергнувшуюся нападению дракона, Армстронга, и двуглавого чудовища, Брауна и Кэммеля.

Вместе с Томасом Фертом (Firth) с С-ми и Чарльзом Кэммелем и К⁰, они обратились к властям с просьбой сжалиться над ними — они-де издержались на оборудование для производства 12.000 тонн поковок, а получили заказов всего на 5.000 тонн; они-де довели отделку своих материалов до такого совершенства, какого от них даже не требовали; их завод был расположен лучше, со стратегической точки зрения, нежели Вулич; им упорно отказывали в заказах; они устроили свои мастерския и станки по требованию правительства; они указывали на недостаток в орудиях и на вынужденную непроизводительность их капитала; они ссылались на политику Франции и Америки, пользующихся услугами частной промышленности.

---

[1]) „Инженерное дело“ (прим. перев.).

„Бакшиш! Бакшиш!“ стонали они.

Директор подрядов ответил им следующее:

> „Я должен напомнить Вам, что главные пункты, на которых вы теперь настаиваете, были затронуты... на совещании в кабинете Государственного Секретаря 7-го февраля 1887 г., и что он отнесся к ним с полным вниманием. На этом совещании было установлено, что особые затраты, произведенные фирмой Виккерс, были начаты еще до того, как министерство предложило принять какие-либо меры для усиления существовавших тогда орудий производства, и он считает преувеличенным утверждение: „мы значительно расширили наше оборудование, и наши издержки в этом деле почти достигают 360.000 фунтов».— (Стальные Фабриканты. Шеффилд. Армейская газета, 1888).

Это было совершенно ясно.

Однако, в 1887 г. они получили от Адмиралтейства заказ на поставку брони на сумму в 250.000 фунтов, и в следующем году начали выпускать свои первые морские орудия. Правительство было недовольно орудиями и ценами Армстронга, броней и ценами Брауна и Кэммеля. Вот тут и выступил Виккерс. На некоторое время цены упали, и казначейство сделало действительную экономию. Но было безнадежной мерой обращаться к новой военно-промышленной фирме, которая скоро научилась сначала визжать и скрестись у двери, а затем ворчать и лаять так же свирепо, как и другие, пока они наконец не соединили своих усилий и в конечном результате не начали, подобно Круппу и Шнейдеру, играть в „выуживание пени [1]) у каждого патриота“.

В 1890 г. акционерное общество Уильям Бирдмор и К⁰, имевшее завод в Паркхеде, сделало свою первую удачную броню и, на основании акта об обороне, получило большие заказы.

Тем временем в 1884 г. образовалось акционерное общество „Пушечная и Снарядная Компания Максима“ для эксплоатации патентов на пушку Максима. Первый список акционеров открывает нам истинных хозяев — Альберт Виккерс, Томас Эдуард Виккерс, Джордж Нэйлор Виккерс, Эдуард Виккерс, Джертруд Л. Виккерс, а также Хайрам Максим. Впоследствии и Эрнст Кассель также сделался хозяином. В 1888 г. возникло акционерное общество „Пушечная и Снарядная Компания Максим-Норденфельд“ для ведения дел в Швеции, Испании и Англии с основным капиталом в 1.400.000 фунтов. В том же году под покро-

---

[1]) Английская мелкая монета.

вительством Кабинета и королевского дома увидела свет „Компания Морских построек и вооружений“ — причем герцогиня Албани не осталась в числе акционеров.

Еще многозначительнее было то, что в 1887 г. было образовано на обоих берегах канала акционерная оружейная Компания Готчкиса для продажи пулеметов и Франции и Британии. Теодор Фаварже, Христиан Кернер и Жак Крезе-де-Латуш соединились для раздела добычи с генерал-майором Дж. де-ла Пор-Бересфорд, сэром Дональдом Кэрри, вице-адмиралом Жонкиэром, лордом Юстасом Сесиль, Стэнклеем А. С. Кларком (шталмейстером принца Уэльского), У. И. Ингрэмом (владельцем газеты „Ilustrated London News“), Дж. П. Г. Вилье (британским военным агентом в Париже) и графиней Хау.

Акт о Морской обороне, одно чтение которого должно было доказать всем государствам полную тщету их морских замыслов, кончился полнейшей неудачей, которую можно сравнить разве с неудачей программы — „пугача“, последовавшей за ним спустя пять лет. Он оказался бессильным задержать рост иностранных флотов и имел лишь тот непосредственный результат, что и Франция и Россия немедленно удвоили свои усилия. Французы приняли дополнительные кредиты на 2.320.000 фунтов и в следующем году приступили к постройке трех линейных кораблей первого и трех — второго ранга, снова увеличив свою смету на 3.000.000 фун. Русские увеличили свои расходы с 4.311.350 ф. в 1890 г. до 6.376.250 ф. в 1896 г. и снова призвали на помощь французский капитал. В 1889 г. франко-польско-бельгийская группа открыла разработку залежей железа в днепровском бассейне; в 1891 г. другое общество устроило Долгоруковский завод; в 1895 г. Русско-Бельгийское (в действительности франко-бельгийское) Металлургическое Общество построило Петровский Сталелитейный завод, а другая французская компания основала Донецко-Гурьевский завод. Французская эскадра посетила Кронштадт, а русский флот ответил посещением Тулона. В 1891 г. оба государства вступили в союз, воплотивший для Англии серьезную военную и морскую угрозу.

События на Дальнем Востоке приняли достаточно тревожный оборот. Французы создавали для англичан затруднения в Сиаме и Индо-Китае. Россия захватывала территории в областях, прилегающих к границам Индии, а с 1895 г. повела политику проникновения и поглощения в Манчжурии и Монголии. Поразительные победы японцев над

Китаем доказали России возможность появления нового соперника на Востоке, где Япония настойчиво развивала свои морские силы. Россия была очень встревожена тем, что в 1890—91 гг. ее союзница Франция попала в опалу в Токио, и все новые японские военные суда строились теперь в Англии. В то же время германские фирмы, немецкие инженеры и немецкие военные специалисты усиленно работали над улучшением японской армии. Тем не менее Германия присоединилась к французской и русской дипломатии, чтобы воспрепятствовать занятию Японией Порт-Артур; с другой стороны значение тесной связи между британской и японской дипломатией и усилением флота было вполне очевидно.

Расходы на развитие флота как в Англии, так и заграницей, мощный толчок, данный Актом о Морской Обороне судостроительным предприятиям и новый поворот колеса в области изобретений, — все это способствовало развитию и укреплению интересов военно-морской промышленности как в Англии, так и во Франции.

Армстронговское увлечение быстроходными крейсерами скоро вошло в моду у других государств. Применение принципа скорострельности к орудиям среднего калибра, усовершенствование судовых механизмов и котлов, приноровленное к потребностям военного флота, возможность сочетать дешевизну с разрушительной силой, которую сулил отказ от брони, сделали идею крейсера популярной у бедных государств. Хотя крейсер не мог бороться с броненосцем, зато он мог легко уходить от него, и присутствие целой тучи крейсеров на морских торговых путях сделалось букой, которым можно было пугать Джон Буля.

Читая лекцию в Лондонской Торговой Палате в 1893 г., лорд Чарльз Бересфорд указал, что Франция имеет одно быстроходное судно или крейсер на каждые тридцать судов водоизмещением более 1.000 тонн, тогда как Англия только одно на семьдесят. Он распространялся о необеспеченности торговли в Средиземном море и внушал торговому сословию, что

> „чем скорее наши слабые стороны будут вскрыты и наша родина будет избавлена от периодической паники, столь дорого стоющей и столь предосудительной для торговых интересов, тем лучше".

В то время, как он произносил эту речь, в Блэкуолле уже заканчивался постройкой последний крейсер, построенный в силу Акта о Морской Обороне.

Если мы вспомним, что в 1889 г. частные подрядчики получили постройку пяти крейсеров первого ранга и семнадцати второго ранга и что постройка всех механизмов для сорока пяти крейсеров, заказанных за пять лет, была поручена частным фирмам, мы сможем понять то давление, которое было оказано на правительство, чтобы добиться постройки еще таких же судов. В 1894 г. было заказано шестнадцать больших крейсеров, в том числе дюжина на частных верфях, а из них два компании Ферфильд и два Лондонской и Глэсгоуской К⁰ в Говэне. Восемь из вновь проектированных миноносцев-истребителей и один линейный корабль были также заказаны Клайдским судостоителям. Хотя родиной крейсера был Элсвик, однако р. Клайд сделалась их вторым отечеством. По различным соображениям правительство отказалось заказывать крейсера в Элсвике, который в течение десяти лет с 1889 по 1899 — строил их почти исключительно для малых государств, как-то: Японии и Южно-Американским республикам.

Одна из причин этого заключается, вероятно, в том, что Амстронг, Митчель и К⁰ были первоначально оружейными фабрикантами, а затем уже стали судостроителями, не беря на себя постройку судовых механизмов. Большинство линейных судов правительство строило еще на казенных верфях; линейные суда никогда не были специальностью Элсвика, а когда адмиралтейство заказывало крейсера, оно хотело иметь быстроходные, легко вооруженные крейсера, а не дешевые быстроходные линейные корабли, каковыми в сушности были иностранные крейсера.

Дж. и Г. Томпсоны и Клайдбэнке, Лондонская и Глэсгоуская Судостроительная К⁰ в Говэне и Фервильдская Судостроительная К⁰ все пользовались хорошо заслуженной репутацией в области морского машиностроения, и к ним-то, в особенности к Томпсонам, адмиралтейство и обратилось с заказами на постройку крейсеров. „Террибл“, один из сильнейших неброненосных крейсеров в мире, был построен в Клайдбэнке, а после крейсеров верфям Томпсонов была поручена постройка линейных кораблей. За эти годы много заказов поступило из Испании и Японии. В 1895 г. в Клайдбэнке было в три месяца построено семь канонерских лодок для Испании; в 1890 г. крейсер „Тийода“ для Японии; для нее же затем в 1895—1897 гг. линейный корабль „Асахи“; линейные корабли в 1891 г. — „Рэмиллис“ и в 1894 г. — „Джупитер“ для английского адмиралтейства.

В то же время преуспевала и „Лондонская и Глэсгоуская К⁰", а „Фэрфилдская Компания", как судостроительное предприятие, была буквально создана Актом о Морской Обороне. Позднее эти три общества вместе с фирмой „Уильям Денни и братья" пали жертвами увлечения истребителями.

Подобно тому, как производство тяжелых орудий имело родиной реку Тайн, так и производство мощных трепещущих машин, наполняющих грохотом внутренность крейсера, сделало реку Клайд родиной современных военных судов.

Тем временем в Америке Август Харвей изобрел свой новый способ цементирования броневых плит, и к 1893 г. „Великобританская Компания Харвея", „Общество Способов Харвея" и „Континентальная Стальная Компания Харвея" сделали способ Харвея общим достоянием всех крупных бронепрокатчиков. Новый способ совершенно восстановил честь брони и вызвал постройку целых новых эскадр линейных кораблей, защищенных броней Харвея. Пресловутой памяти „Мэджестик" был первым линейным кораблем нашего флота, который был оборудован броней из „харвеизированной" стали.

В 1890 г. Уильям Бирдмор открыл производство брони в Паркхеде и усовершенствовал применение способов Харвея. Он получал значительные заказы в продолжение девяностых годов, когда адмиралтейство встречало затруднения, как в смысле количества, так и в смысле цены, в удовлетворении своего спроса.

В 1898 г. новый оборот волчка вызвал к жизни броненосный крейсер — корабль, сочетавший особенности детища Армстронга с усовершенствованиями, достигнутыми с тех пор новой лавочкой Брауна-Кэммеля, и еще улучшенный некоторыми новыми изобретениями гения Виккерса.

В сентябре 1898 г. акционерное общество бронепрокатчиков „Джон Браун и К⁰" в Шеффильде купило акционерное общество „Клайдбенкскую Судостроительную и Машиностроительную Компанию" (бывшее акционерное общество „Дж. и Г. Томсон и К⁰") и одновременно предприняло производство брони и постройку крейсеров. Это было ответом бронепрокатчиков на объединение фабрикантов пушек и брони Виккерса и „Судостроительной Компании" в Барроу, и на решение акц. общ. „Армстронг, Уитворт и К⁰" устроить бронепрокатные мастерския. В этом отношении интересы Шеффильда и Клайда слились между собой.

Чем больше раздумываешь о задачах современного судостроения и экономики, тем больше считаешь себя обязан-

ным отвести место гениальности, неоднократно проявленной личным составом компании Армстронга. Этой фирме мы особенно обязаны непрерывными усовершенствованиями и распространением скорострельной пушки; своим настойчивым рекламированием превосходства пушек над броней оно побудило сталезаводчиков Европы и Америки к новым опытам и исследованиям, давшим для промышленности такие результаты, в значении которых еще далеко не все отдают себе отчет.

Введение скорострельных орудий высокой меткости произвело полный переворот в военных флотах всего мира. Явилась настоятельная необходимость создать какую-нибудь броневую защиту, которая могла бы выдержать град мелких снарядов, грозивших теперь разрушением всех небронированных частей тяжелых линейных кораблей и уничтожением их боеспособности. Поэтому сталелитейщики принялись за усовершенствование своих стальных щитов с целью сочетать легкость с прочностью и сравнительной дешевизной.

В 1888 г. акц. общ. „Виккерс сыновья и К⁰" предложило новую стальную броню и тем самым оно было принято в число подрядчиков адмиралтейства по выделке брони. Вскоре затем на сцену выступило акц. общ. „Уильям Бирдмор и К⁰". Кроме того, Виккерс, наряду с броней, выделывал и орудия, а потому имел особый интерес к тому, чтобы совершенствовать орудия против брони и броню против орудий. В военной промышленности Виккерсы были молодой фирмой, и им приходилось конкурировать, с одной стороны с Армстронгом, с другой — с Брауном-Кэммелем. Они вели экономическую войну одновременно на два фронта.

Тем временем, в Соединенных Штатах, Морской Совет старался получить удовлетворительную броню от отечественной промышленности и побудил железоделательный завод в Бетлеэме, а затем Карнеджи, Фиппса и К⁰ устроить мастерския для выделки брони. Харвей из „Стальной Компании Харвея" в Нью-Джерсее изобрел новый способ закалки стальных плит, который постепенно был принят Соединенными Штатами и другими государствами, вытеснив фактически все прочие способы, за исключением способа капитана Трессидера, члена компании „Джон Браун и К⁰", которая слилась с компанией Харвея во избежание дальнейшего соперничества и гибельной конкуренции. Плиты Харвея значительно превосходили, при равном весе, сталежелезные плиты „Компаунд", и даже первую стальную

броню, и позволяли военному судну иметь более длинный и широкий броневой пояс при том же тоннаже и стоимости, которые раньше требовались для гораздо худшей броневой защиты.

Способ Харвея был вскоре принят Виккерсом, Брауном, Кэммелем и Бирдмором, и в 1893 г. образовалась „Великобританская Стальная Компания Харвея", эксплоатировавшая его патент и собиравшая барыши в Англии.

Среди участников предварительного соглашения находились: лорд Кэрнс, лорд Элфинстон, два адмирала (один из них был в свое время самым ярым сторонником усиленных вооружений), и заправилы железных заводов в Нижнем Муре, Даулесе и других железных и стальных предприятий. В первом циркуляре новой компании подчеркивался благоприятный прием, оказанный ее броне как британским, так и российским адмиралтействами и в виде финансовой рекламы приводился официальный отзыв, данный первым лордом адмиралтейства.

В 1894 г., вскоре после того, как британское адмиралтейство заказало 17.000 тонн харвеизированной брони для новой программы — „пугача", и как Россия, Франция, Германия и Италия также ввели ее у себя, была основана „Континентальная Стальная Компания Харвея". Вот ее первые директора:

Чарлз Кэммель.
Чарлз Э. Эллис (от Джона Брауна и К°.).
Эдуард М. Фокс (от Стальной Компании Харвея в Нью-Джерсей).
Морис Жени (от Шнейдера и К°).
Леон Леви (председатель французской компании Шатильон-Коммантри).
Жозеф де Монгольфье (от французской „Морской и железнодорожной компании).
Иосиф Отт (от германского акц. общ. „Заводы Диллингер-Хуттсон").
Лудвиг Клюпфель (от акц. общ. „Фридрих Крупп").
Альберт Виккерс.

И это было в то время, когда Франция и Россия были нашими самыми ожесточенными соперниками на море и состязались с Германией за военное господство на суше. Но едва харвеизированные плиты успели получить всеобщее распространение, как Эмиль Эренсбергер в 1896 г. усовершенствовал новый еще лучший способ цементирова-

ния брони, введенный Круппом. В следующем году этот прибыльный секрет был сообщен британским, французским и американским компаниям, и те же компании Харвея социализировали этот новый способ в интересах всемирного вооружения.

Новое оборудование требовало огромных затрат, и новая броня обходилась очень дорого, но государства платили с радостью, и фирмы не только не понесли убытков, но вскоре были щедро вознаграждены за свою гениальность.

Благодаря броне Харвея, броненосные линейные корабли снова вошли в милость, как никогда, и судостроительная политика держав получила дальнейшее развитие. Франция и Россия, швырявшие деньгами уже по взаимному соглашению, и Япония, строившая один корабль за другим, способствовали преуспеянию британских, французских и американских фабрикантов брони. Виккерс „Сыновья и К⁰", „Джон Браун и К⁰", „Чарлз Кэммель и К⁰", „Уильям Бирдмор и К⁰", „Шнейдер и К⁰", наслаждались полным благополучием. В то время увлечение крейсерами было сущим благодеянием для „Компании Морского Вооружения и Строительства" в Барроу, акц. общества „Клайдбэнкская Судостроительная Компания", „Братьев Лэрд" в Беркенхеде и акц. об-ва „Ферфилдская Судостроительная Компания" — в Англии, и „Верфей Средиземного Моря" и „Верфей Жиронды" — во Франции. Акц. общ. „Армстронг, Митчель и К⁰" процветали, благодаря огромным расходам на флот Южно-Американских республик, Италии и Японии, а также благодаря своей монополии на механические орудийные установки в Британии.

Затем в 1894 — 1895 гг. разразилась Японо-Китайская война, и сражение при р. Ялу ясно доказало слабость небронированных крейсеров. Как теория, так и практические опыты заставили британское адмиралтейство дать быстроходному крейсеру сильную броневую защиту, после чего Виккерс слился с „Морской Строительной Компанией" и устроил громадные верфи и завод орудийных установок в Барроу-ин-Фернесс; акц. общ. „Армстронг Митчель и К⁰" немедленно ответило на это поглощением фирмы Уитворта в Манчестере и устройством бронепрокатного завода; акц. о-во „Джон Браун и К⁰", купило Клайдбэнкскую Компанию и стало возить броню из Шеффильда на крейсерскую верфь на Клайд.

Крупп арендовал верфь „Германия" в Киле, а Шнейдер и К⁰ соединился с верфями Средиземного моря и с другими судостроителями Жиронды.

Все эти слияния произошли в три года 1896, 1897 и 1898. Они явились результатом вышеизложенных технических нововведений, огромных барышей, принесенных британским и французским фирмам соперничеством на море 1888—1895 гг., и, главным образом, учета видов на будущее, основанных на результатах Японо-Китайской войны и новых перспектив, вставших во весь рост перед Россией и Британией на Востоке, перед Германией—в Балтике и на Северном море, перед Италией—в Средиземном море и перед Соединенными Штатами в Испанском архипелаге[1]).

[1]) Караибское море (прим. переводчика).

Наука и сухопутные вооружения.

На огромные расходы континентальных держав по вооружению своей сухопутной артиллерии Англия не обращала большого внимания, так как, конечно, потребности ее маленькой постоянной армии никогда не были столь значительны, чтобы поддержать существование сильной промышленности по производству военно-сухопутного материала. Но для того, чтобы как следует понять развитие мировой военной промышленности, необходимо хоть в общих чертах ознакомиться с этой весьма важной отраслью снабжения.

Можно сказать, что сухопутная артиллерия сделалась действительно мощным орудием со времени начала опытов и исследований в области взрывчатых веществ и согласования пушечного и порохового производства. Химия взрывчатых веществ для военных целей имела огромное влияние на развитие минеральных и других основных богатств современной промышленности. Вполне достоверно, что превосходство Германии в области химических красок связано с непрестанными стараниями ее ученых найти наилучшие составы и смеси для военных взрывчатых веществ.

Требование военной „готовности“ повело к высокому развитию в Германии производства машин фабрикантами ручного оружия и артиллерии. Подобным же образом необходимость увеличивать скорость расходования снарядов потребовала от производителей взрывчатых веществ значительных капиталов, хорошей организации и тесной связи с военной и машиностроительной промышленностью. Так, например, „Чилвортская Пороховая К⁰“ оказалась главным владельцем представительства в Англии „О-ва моторов Даймлера“.

Во Франции и Австрии были заметны те же явления, но нигде организация военной промышленности, которая часто существенно способствует развитию мирной промышленности, — не достигла такой высоты, как в Германии.

Германский милитаризм одержал свои победы просто тяжестью металла и силой взрывчатых веществ, которыми он обязан Леве, Нобелю, Дуттенгоферу и Даймлеру в такой же мере, как Круппу и Маузеру. Все эти капиталистические группы сливались и переплетались между собой, все были обязаны своей финансовой динамикой крупным банкам, работавшим в свою очередь в тесном союзе на пользу фатерланда, над которыми они же в значительной степени и господствовали.

Вскоре после 1870—1871 гг. германские фабриканты взрывчатых веществ повидимому работали совместно с Круппом над изобретением такого вещества, которое развивало бы бо̀льшую силу в канале и меньшую в казенной части, придавая таким образом снаряду бо̀льшую скорость и вызывая меньшее изнашивание самой чувствительной части орудия. Английское военное министерство отказалось от заряжающейся с казны полевой пушки Армстронга именно потому, что изобретатель не сумел снабдить ее удовлетворительным замком, который выдерживал бы силу взрыва. Немцы, принявшие по примеру Англии заряжающееся с казны орудие, правда не отказались от него, но совершенно не были довольны действием новой системы. Отсюда — все их опыты над порохами и механизмами. В 1875 г. появился новый „шоколадный“ порох, принятый и в Англии в 1881 г., когда Дуттенгоферы и Хейдеман были приглашены для производства его с показательной целью на заводе военного министерства в Уолтхэм Эбби. С этим новым порохом были достигнуты такие успешные результаты, что адмиралтейство и военное министерство решились принять новые армстронговские и вуличские заряжающиеся с казны орудия как для флота, так и для армии. В 1883—84 гг. британская армия была перевооружена полевыми пушками этого образца.

В 1885 г. акц. о-во „Армстронг, Митчель и К°“ вместе с Карлом и Максом Деттенгоферами приобрело завод в гор. Чилуорте в Сэррее и основало акц. о-во „Чилуортская Пороховая К°“ с лордом Сьюдлеем в качестве председателя и Дуттенгоферами и подполковником Туллохом в качестве директоров, для производства новых взрывчатых веществ и выделки усовершенствованных военных и коммерческих порохов. В это время все артиллеристы Европы старались спроектировать скорострельную полевую пушку и скорострельную морскую пушку для борьбы с крошечной миноноской, — комаром, слишком маленьким и подвижным,

чтобы медленно стреляющее тяжелое орудие могло справиться с ним.

В конце семидесятых годов Норденфельдт изобрел пулемет, но он был слишком легким орудием, а затем, несколько лет спустя, Хайрам С. Максим применил свой затворный механизм к винтовке Винчестера и таким образом создал свою знаменитую автоматическую винтовку. В 1884 г. он взял на нее патент в Англии и начал производство ее в Лондоне при помощи семейства Виккерсов, которые фактически управляли акц. о-вом „Пушечной и Снарядной Компании Максима“. Готчис, Пальмкрантц и другие иностранные заводчики стали также успешно выделывать пулеметы, а затем Нобель, чилуортская фирма и другие выступили с бездымным порохом.

Этот порох давал возможность ускорить взрыв и наблюдать за попаданием снаряда, т. к. не окутывал орудия клубами дыма. Одна из великих задач прицеливания была разрешена. Бездымный порох завершил поражение надводных минных судов и заставил изобретателей работать над созданием подводных лодок. Производство скорострельных морских пушек было быстро налажено Армстронгом, Митчелем и „Верфями Средиземного Моря“.

Сухопутная скорострельная пушка поставила своих изобретателей перед новым почти непреодолимым препятствием в смысле производительности, точности наводки и скорости стрельбы. При выстреле пушка так сильно „лягалась“, что приходилось терять много времени на установку лафета в прежнее положение и на новую наводку. Целые годы прошли в попытках конструкторов пушек усовершенствовать средство для поглощения отдачи при помощи компрессоров, которые в то же время не увеличивали бы чрезмерно вес орудий, и, при помощи скрепленных с колесами и хоботом упругих сошников, удерживали бы лафет на месте. Именно последний способ привлекал наибольшее внимание и в нем был достигнут наибольший прогресс. Наряду с этим обнаружились новые затруднения в смысле обращения с взрывчатыми веществами, затруднения, которые предстояло устранить, прежде чем скорострельная полевая пушка могла быть признана вполне удачной. Наконец был призван автомобильный транспорт для подвоза огромного количества снарядов, потребных орудию, которое научилось „жадно и расточительно потреблять свои боевые припасы“.

В восьмидесятых годах Кэйль и К° устроили новые пушечные мастерския, которые позволяли им выпускать в год

до 150 батарей полевой артиллерии; производительность Шнейдера колебалась от одной до двух батарей в день; „Верфи Средиземного моря" должны были в военное время обладать месячной производительностью в 10 полевых пушечных батарей, а Готчкис мог выделывать 600 орудий всех образцов в год. Производительность завода С. Шамон была также усилена. Все приготовились выступить на мировой рынок, на котором до сих пор почти исключительно царил Фридрих Крупп.

В 1885 г. ворота были раскрыты настежь, и французские военные материалы полились на европейские и американские рынки. С. Шамон и Кэйль, Шнейдер и Готчкис работали в то время в тесной связи между собой. Этот новый этап развития французской промышленности способствовал быстрому объединению и развитию германской артиллерийской пороховой и ружейной промышленности.

В следующем 1886 г. в Лондоне было учреждено акц. о-во „Нобелевский Динамитный Трест", державщее акции следующих предприятий:

Рейнской Динамитной фабрики,
Дрезденской динамитной фабрики,
Акционерного о-ва Динамит,
Германского Акционерного О-ва Взрывчатых Веществ,
Акционерного о-ва „К° Взрывчатых Веществ Нобеля",
Акционерного о-ва „Союзная К° Взрывчатых Веществ",
О-во Нобель (Авильяно, Италия) и проч. и проч.

Первые четыре в действительности принадлежали Гамбургскому Коммерческому и Учетному Банку, а акц. о-во „Компания взрывчатых веществ Нобеля" — Шотландским Коммерческому и Союзному Банкам.

Затем образовалась франко-итальянская группа предприятий Нобеля, и обе группы заключили между собой соглашение на 25 лет. Соглашение это было возобновлено в 1911 г.

В 1889 г. германские участники нобелевского треста заключили другое соглашение (которое должно было существовать до 1950 г.) с Кельнской Пороховой фабрикой Ретвейлера, с Вольфом и К°. и Крамером и Букгольцом. В 1890 г. Нобели поглотили акц. о-во Взрывчатых Веществ Карбонит и в 1894 г. соединились с Рейнско-Зигенеровской группой в другом картеле.

Мы говорили до сих пор о военных взрывчатых веществах. Теперь перейдем к объединению производств станков, винтовок и коммерческих взрывчатых веществ.

В 1887 г. Исидор Леве, ставший во главе фирмы после смерти своего брата Лудвига Леве, устроил фабрику винтовок в Мартини Кенфельде близ Берлина для выделки ручного оружия и патронов. В 1888 г. он взял в свои руки „Ружейную фабрику Маузера в Оберсдорфе", а в 1889 г. основал, совместно с „Кельнской Пороховой фабрикой Ретвейлера", „Германскую фабрику Металлических Патронов в Карлсруэ". Это объединение производителей винтовок, оружия, военных материалов и пороха повело к огромному развитию германской промышленности по выделке ручного оружия и обеспечило ей господство на мировом рынке (Konversations Lexikon Мейера, 1904).

Таков был немедленный ответ германской военной промышленности на вторжение на рынки французских фирм, стремившихся вырвать Европу из когтей Круппо-Маузеровской культуры. Таков был промышленный процесс, который протекал в переходный период, когда, очевидно, Франция и Россия готовились заключить наступательный и оборонительный союз, объединить свои богатства и согласовать все свои усилия. Германия, в свою очередь, готовилась к мощному усилию по вооружению на обеих границах, и к борьбе с Францией на почве военной промышленности.

Морская „горячка" в Англии отозвалась и в Германии Возрождение Франции и сближение ее с Россией были вполне достаточным основанием для этого.

Франция увеличила свою армию в 1887 г. на 44.000 чел. и в 1889 г. имела по штатам мирного времени на 63.000 чел. больше, чем Германия. В этом же году Франция сделала еще новое усилие и в 1891 г. заключила союз с Россией.

Германия оказалась перед трудной задачей подготовки к обороне и на западе и на востоке. Летом 1890 г. в Германии был проведен новый закон, предусматривавший создание 70 новых батарей полевой артиллерии стоимостью в 22.500.000 франков и ассигнование 50.000.000 франков на военные работы.

В следующем году Австрия внесла в свой бюджет 5 милл. франков на магазинные винтовки и $6^1/_2$ милл. на бездымный порох, сооружая в то же время большой завод в Прессбурге и делая большие заказы у Нобеля.

Италия, ассигновавшая $23^1/_2$ мил. франков на оружие и снаряды и 17 мил. фр. на новый пороховой завод, который был бы расположен дальше от французской границы, чем франко-итальянский завод Нобеля в Авильяно близ

Турина, в 1891 г. заказала на 4 мил. фр. новых винтовок на Австрийской Оружейной фабрике в Штейере и истратила еще 4 мил. фр. на крепостные и другие орудия.

Тем временем Россия вводила у себя пушки образца С. Шамона и Канэ.

Крупп утрачивал часть своего влияния в Бельгии. Здесь артиллерию выделывал Кокриль в Серенге, но в 1889 г. в Льеже была построена Национальная Фабрика Военного Оружия для разработки патентов Маузера, подпавшая под немецкое влияние. Затем бельгийское правительство приняло для своей армии винтовку Маузера.

С 1891 по 1898 г. продолжался большой и почти молчаливый период опытов по усовершенствованию полевых пушек, когда каждая крупная военно-промышленная фирма старалась создать идеальное скорострельное орудие. С 1892 по 1897 г. фирма Круппа не выпускала отчетов о своей артиллерии и не посылала образцов на выставки. В тот же период она усиленно работала и применяла „различные сорта порохов, выделываемых объединенными фабриками взрывчатых веществ в Кельне и Реттвейле". В 1896 г. Крупп выпустил новую полевую пушку, которая, хотя и не была скорострельной, но считалась немцами даже лучшей, чем скорострельная. В 1893 г. Шнейдер создал „75-мм." скорострельную полевую пушку. Его шедевр, знаменитая 75-мм. пушка, была последующим образцом 1896 г. с позднейшими усовершенствованиями, внесенными в поглощающий отдачу механизм упругих сошников и хобота.

Подобным же образом с 1894 по 1898 гг. генерал Энгельгардт испытывал в России новый тип полевой пушки на Путиловском и Александровском заводах, создав наконец пушку, которая, будто бы, должна была давать 16 выстрелов в минуту. В 1898 г. мастерския Максима и Норденфельда в Эрите, принадлежащие акц. о-ву „Виккерс, сыновья и Максим" предложили скорострельное 3-дюймовое орудие, которое в следующем году было принято английским военным министерством, заказавшим 200 таких пушек—90 в Вуличе, 60 у Виккерса и 50 у Армстронга-Уитворта.

Последние года старого века были отмечены чудовищными расходами всех великих и большинства малых держав на вооружение полевой артиллерии. В каждой стране, производящей пушки, было создано более или менее удовлетворительное скорострельное орудие. Эрхардт и Крупп в Германии, Шнейдер (слившийся с Верфями Средиземного моря), С. Шамон и Шатильон — Коммантри во Франции,

Скода в Австрии, Виккерс в Англии, Бетлеем в Америке — каждая фирма выработала пушку по вкусу своих клиентов.

Мелинит, кордит, лиддит увеличили разрушительную силу артиллерийского огня, и бездымные винтовочные пороха дали новый толчок производству пулеметов и магазинных винтовок.

В 1891 г. Манлихер с Австрийского оружейного завода в Штейере взял патент на магазинную винтовку, которая была принята в австровенгерской армии; большая часть этих винтовок выделывалась на указанном заводе, объединившемся с Немецкой Снарядной и Оружейной Фабрикой, директор которой, д-р Пауль фон Гонтардт, был, повидимому, вездесущим в производствах ручного оружия и машин Средней Европы. Пауль фон Гонтард и адмирал Ганс Зак, член правления Круппа, Кельнско-Реттвейлерская Пороховая Фабрика и Немецкая Оружейная Фабрика участвовали во всех предприятиях. Они были поистине наследниками семейства Леве. Они были наследниками этой самой ловкой и вездесущей капиталистической династии, которая действовала гораздо предусмотрительнее и хитрее, чем громко рекламирующий себя, ненавистный всем, Крупп. Лудвиг, Исидор и Сигизмунд были везде и во всем. Лудвиг был основателем фирмы; Исидор укрепил ее мощь, а Сигизмунд был ее послом. Сигизмунд Леве с самого начала сделался одним из директоров акц. о-ва „Пушечная и Снарядная Компания Максима-Нордфельдта" в Лондоне и затем перешел в правление акц. о-ва „Виккерс, Сыновья и Максим", поглотившего первую, более слабую, фирму. Он участвовал в этом самом британском из британских предприятий до самой смерти своей в 1903 г. Он был одним из представителей его в правлении акц. о-ва „Никкельный Синдикат Стальных Заводчиков" и являлся акционером о-ва „Чилуортская Компания Пушечного Пороха" с 1901 г. до самой смерти.

Впоследствии Виккерсы поддерживали традиции бр. Леве, продолжая быть представителями для Лондона предприятия Ганса Гонтарда — Немецкой Оружейной Фабрики.

Значение братьев Леве было совершенно равносильно значению Круппа, Нобелевской группы и Дуттенгофера, и как велико было это значение, можно судить по следующему замечанию прусского военного министра генерала фон Фалькенгаузена в Рейхстаге в феврале 1896 г.:

> „Во всем, что касается взрывчатых веществ, Военный Совет всецело зависит от частной промышленности. Кроме того конкуренция между частными фирмами во всех отношениях необходима в случае войны".

За кулисами германского морского закона.

Кажется почти невероятным в наши дни, что еще недавно, на памяти еще живущих людей, прусские военные суда строились на берегу Темзы по чертежам главного строителя английского Адмиралтейства.

Когда Пруссия начала снова строить флот после блокады портов Германского Союза датским флотом в 1848 г., она была силой вещей вынуждена строить свои суда в Англии, Франции и Соединенных Штатах. У нее была всего лишь одна верфь Клавиттера в Данциге, и эта верфь не могла построить судна большего, чем канонерская лодка. Колесный фрегат „Данциг“, построенный в Милуолле в 1851 г. фирмой Робинсон и Рессель, был одним из первых судов прусского военного флота, а другой, фрегат „Тэтис“, был уступлен британским правительством за две канонерские лодки, построенные в то же время на той же верфи. В 1860 г. Пруссия решила иметь десять броненосцев, и для трех из них машины были заказаны Верфям Средиземного моря. В 1869 г. она приобрела фрегат „Фати“, строившийся в Милуолле для Турции, переименовав его в „Кайзер Вильгельм I“.

После франко-прусской войны имперское правительство приступило к судостроению, выработав программу создания флота в более широком масштабе. В 1868 г. в Данциге был заложен броненосный корабль „Ганза“, а в 1873 г. на верфи „Вулкан“ приступили к постройке „Прейссен“. В том же году бр. Сэмьюда в Поплэре начали постройку „Дейтчланда“ и „Кайзера“. Это были последние броненосцы, строившиеся заграницей, так как правительство решило в будущем по возможности строить все суда в Германии и из материалов немецкого происхождения. До конца 1878 г. были спущены на воду еще два броненосца, но затем на-

граничная постройка судов, за исключеним мелких, была почти совершенно приостановлена. Вся броня за этот период была изготовлена Брауном и Кэммелем.

В 1866 г. немцы приступили к постройке большой верфи в Вильгельмсгафене близ Бремергафена, а, вскоре затем, Кильской верфи. Последняя спустила на воду свое первое судно в 1874 г. В средние века больщие города Балтики, Нидерландов и Фризского побережья владели внушительным торговым флотом Ганзейского союза и по заслугам славились своими отличными моряками и морскими судами. Но эти дни давно прошли, и былая слава Ганзы исчезла. Современное германское торговое мореплавание началось основанием Гамбург-Американской линии в 1847 г. и Северо-Германского Ллойда десятью годами позже. Большая часть их первых судов было построено фирмой Кэрд в Гриноке. Впоследствии Северо-Германский Ллойд заложил в Киле верфь, которая в 1879 г. была передана Ф. А. Эгельсу, объединившему свой берлинский машиностроительный завод с кильской верфью под фирмой судостроительного и машиностроительного акц. об-ва „Германия“.

Другая верфь „Вулкан“, которая за последние годы так часто состязалась с Джоном Брауном и К⁰ и компанией Фервильда за установление рекорда постройки судовых машин, была учреждена Фрухтенихтом и Броком в Бредово близ Штетина в 1851 г. и передана в 1857 г. восьми штетинским и берлинским финансистам. Она построила свои первые военные суда в 1866 г. Ее главный инженер обучался в Италии, а директор верфи — в Барроу - их - Фернессе. Впоследствии они объединились с Трубопрокатной Компанией Маннесмана и Гамбурго-Американской линией.

В Киле находился также завод Говальда, частная фирма, основанная в 1876 г. Кроме Везерской Компании в Бремене и Блома и Фосса в Гамбурге, существовала еще компания Шихау в Эльбинге и Данциге, строившая машины с 1837 г. и суда с пятидесятых годов. Эта фирма находилась издавна в добрых отношениях с прусским правительством. Около 1884 г. ей предпочтительно перед другими была поручена постройка миноносок, и она в два года построила их около 70. Шихау был одним из главных соперников Ярроу и Торникрофта и всегда поддерживал свою репутацию строителя чрезвычайно быстроходных паровых судов. В конце восьмидесятых годов и в начале девяностых фирма имела много заграничных заказов и исполняла большие работы для России и Италии. Штетинский „Вулкан“ ра-

ботал для Китая, Скандинавии и нескольких других малых флотов, но ни в смысле военного, ни в смысле торгового судостроения германские фирмы не могли серьезно конкурировать со своими давно и прочно укрепившимися британскими и французскими соперниками.

Теперь мы должны обратиться к Соединенным Штатам и отметить, как правительство поддерживало государственными субсидиями слабую и не выдерживавшую конкуренции судостроительную промышленность, поручив ей обновление американского военного флота. Более, чем достаточный флот, доставшийся Соединенным Штатам в виде наследства после гражданской войны, — флот, состоявший из броненосцев, устарел, вследствие принятия армстронговского типа крейсера и развития пушек и брони в начале восьмидесятых годов. Решительная победа Чили над Перу и постройка для первой республики чудо-крейсера „Эсмеральда“ вызвала у некоторых американцев тревогу за военно-морское будущее Тихого океана.

Быстрый рост восточных флотов и судостроительная деятельность Испании дали политический толчек развитию американского морского милитаризма. По свидетельству журнала „Scientific American“ судостроительная промышленность в Соединенных Штатах находилась в „полном застое“ и требовала „какого-либо мощного возбудителя, который оживил бы ее“. В 1883 г. конгресс разрешил постройку трех бронепалубных крейсеров, за которыми последовала уже настоящая морская программа. Морской Совет Соединенных Штатов предложил Бэтлеэмскому Железоделательному Заводу и компании Карнеджи и Фиппса поставлять броню и орудия. С этих пор американские стальные магнаты стали все более и более настойчиво повышать спрос и потребности броненосного патриотизма.

К 1896 г. Союзные Железоделательные Заводы в Сан-Франциско, Уильям Крэмп и Сыновья в Филадельфии и Нью-порт-Ньюсская Судостроительная Компания

«могли предпринимать постройку самых крупных торговых судов и соперничать с лучшими европейскими строителями».

Они строили военные суда для России и Японии, и выдвигались на первые места мирового судостроительного рынка.

Французские судостроители вытесняли немцев, итальянские — неуклонно преуспевали благодаря военно-морским замыслам их правительства. Едва перед германскими фир-

мами успел блеснуть луч надежды и Бисмарк провел выдачу премий за немецкие суда, построенные в Германии из немецких материалов, как американские, французские и итальянские фирмы большими шагами ушли вперед, усиленные поддержкой своих правительств и обеспеченные в смысле репутации и барышей постройкой американского, французского и итальянского военных флотов.

Мораль была очевидна: Германия должна иметь военный флот.

Между тем заморская торговля Германии росла огромными скачками. С 1880 по 1899 гг. германский вывоз увеличился почти на 100% и ее ввоз также возрос в огромной пропорции. Ее коммерческий флот все развивался, а ее сильная промышленность требовала новых рынков сбыта. Развитие ее железной, стальной и машиностроительной промышленности было по-истине чудесным. „Воля к экономическому могуществу“ проявлялась во всем. Тем временем ее экономисты и историки внушали значение хорошей и тщательной организации как на войне, так и в мирное время. Таможенные пошлины, бюрократический коллективизм и промышленная и финансовая организация были поставлены к порядку дня под высоким покровительством императора. Учение американского морского историка адмирала Мэхэна имело сильное влияние на пылкого молодого кайзера, для которого однажды был специально устроен смотр британского флота, когда он, только что пожалованный в британские адмиралы флота, повел в море военные суда своей бабушки, Старые моряки в Каусе и Портсмуте рассказывали забавные истории о восторге, в котором молодой человек был отчасти от бабушки, а отчасти от ее великолепных военных судов.

Философия Мэхэна дополнялась постоянными фантастическими бреднями Бересфорда и торжественными предостережениями Армстронга относительно опасности, грядущей торговому мореплаванию от крейсеров. Но Германия имела большой торговый флот, суда которого ежедневно проходили мимо берегов Англии и Франции по возможной большой дороге враждебных флотов от пролива Па-де-Калэ до океана.

Если Британия должна была защищать свои торговые суда от французских разрушителей торговли, то над тем же приходилось задумываться и Германии — даже еще больше. Ведь многие из ее скучных профессоров вторили Крэмбу, Спенсеру Уилкинсону и другим нашим алармистам,

рассказывая о том, как британские морские силы разорили Ганзу и голландцев, как они захватывали испанские галеоны и французские суда и о том, что Англия осталась той же Англией, гнездом пиратов и корсаров. Германский Морской Союз был основан вскоре после английского и агитация за создание военного флота продолжалась с возрастающей энергией.

Напомним, как французские фирмы в 1886 г. выступили на мировом рынке с военными материалами и тем нанесли тяжелый удар господству Круппа в этой области. Вскоре затем произошло то большое объединение военной и пороховой промышленности, о котором мы упоминали в одной из предыдущих глав, а в 1891 г. Крупп поглотил завод Грузона в Магдебурге, прибавив таким образом к своему эссенскому предприятию мастерские для выделки орудийных установок и брони. В том же году Крупп закончил на своем первоначальном заводе оборудование бронепрокатных мастерских, обошедшееся ему в 600.000 фунт. ст. Он заключил доставившее ему монополию в этой области соглашение с вестфальской Дилленгенской Стальной Компанией, выделывавшей броню с 1876 г. После этого Крупп застроил мастерские для применения системы Гарвея, а затем, в 1896 г., довел до совершенства Крупповский способ, изобретенный Эмилем Эренсбергом. Все это потребовало огромных затрат и не приносило почти никаких доходов, ибо Рейхстаг отклонил кредиты на создание флота, а иностранные государства не желали заказывать броню неопытному заводчику.

В 1896 г. Крупп арендовал верфь „Германия" в Киле и таким образом осуществил свое давнишнее желание управлять этой знаменитой верфью. Крупп выступил в морском судостроении, отчасти, чтобы бросить вызов французским фирмам, отчасти, чтобы заняться сулящим в будущем барыши делом, и отчасти для того, чтобы поддержать замыслы своего весьма влиятельного акционера — кайзера.

В 1888 г. молодой кайзер изъял флот из ведения военного министерства и учредил независимое адмиралтейство. В 1890 г. были заложены четыре броненосца „открытого моря" (в противоположность береговой обороне), и было намечено дальнейшее усиление флота. Затем союз между Францией и Россией потребовал больших расходов на армию, и рейхстаг и слышать не хотел о каких-либо морских программах. Между тем усиленно подвигалось вперед сооружение „канала императора Вильгельма", который был

готов в 1896 г. Это было одним из существенных первых шагов. В 1895 г. нелепая телеграмма Крюгеру подняла волну негодования в Англии, и британское правительство поступило почти так же безрассудно, мобилизовав особую крейсерскую эскадру против державы, которая явно не могла перейти от слов к делу. Кайзер все сильнее и сильнее стремился иметь флот, и в 1896 г. Крупп заложил два крейсера, на постройку которых довольно долго не было кредитов.

Затем в 1898 г. энтузиазм, вспыхнувший при отправке в Китай экспедиции, посланной чтобы отомстить за убийство двух миссионеров, доставил Тирпицу удобный случай внести и провести свой первый законопроект о постройке в семилетний срок семи линейных кораблей, девяти крейсеров и известного количества других судов на сумму в 21 милл. ф. ст.

Два года спустя захват судна „Бундесрат“ английским флотом — происшествие, за которое английское правительство принесло свои извинения — создал психологический момент для внесения и проведения второго морского закона 1900 г. Он был принят, несмотря на сильное противодействие радикалов и социалистов, причем Бебель предостерегал правительство, что этот закон может быть принят Англией, как вызов, и поведет к войне.

В первой своей редакпии законопроект предусматривал ежегодную постройку двух линейных кораблей, одного броненосного крейсера и соответствующего числа легких крейсеров и минных судов в течение 17 лет. Он как раз обеспечил каждой из шести частных судостроительных фирм постройку одного линейного корабля в каждые два — два с половиной года. Он давал им ту „необходимую“ уверенность в будущей работе, о которой граф Ревентлов так много говорил в своих писаниях. Это было сущим благодеянием для Круппа и Дилленгена. Международный Нобель был в восторге от Берлина до Глэсгоу и обратно.

Закон изъял вопрос об усилении флота из области вмешательства Рейхстага — это, не краснея, отмечает Ревентлов. Он сдержал обещание, что „Германия получит возможность говорить простым немецким языком через свой флот“. Ему совершенно ненужным образом был придан характер вызова. Он высказывал свою неприкрытую истину, как это всегда делают германские милитаристы, когда думают, что их слушают, и не германские милитаристы, когда думают, что их не слушают.

Германия погрозила кулаком всей Европе вообще, и Англии в частности, с очевидной целью заставить Рейхстаг против его воли вступить на путь, с которого сойти было бы уже, по логике вещей, невозможно — и все это во славу кайзеризма и для обогащения Круппа.

Десять лет изменчивой политики.

В 1898 г. закончились две борьбы, происходившие в конце девятнадцатого века. Закончилась таможенная война между Францией и Италией, что привело к заметной перемене в отношениях между этими двумя Средиземноморскими державами. Итальянцы почти прекратили свои морские приготовления и уступили несколько своих крейсеров Испании и Аргентине. Первая судостроительная горячка в Италии подходила к концу, и в следующее десятилетие Италия почти совершенно прекратила постройку флота.

Победа, одержанная сэром Фредериком Китченером при Омдурмане, и умиротворение Судана вызвали временный кризис в Фашоде, но он вскоре был изжит, и Египетский вопрос был фактически улажен, когда Маршан удалился.

С 1899 по 1906 г. французы почти прекратили постройку военных судов и сократили свои расходы, что имело важные последствия для частных судостроителей и бронепрокатчиков.

Между тем сражения у Манилы и Сант-Яго-ди-Куба положили конец последним морским претензиям и колониальным предприятиям Испании. Соединенные Штаты предстали пред Европой полными хозяевами обеих Америк. Удовлетворительное разрешение Венецуэльского спора между Соединенными Штатами и Англией и дипломатическая поддержка, оказанная лордом Солсбери Американской Республике в начале войны с Испанией доказали Германии, что ей не на что расчитывать в Южной или Центральной Америке, и что западному континенту суждено оставаться под англо-саксонским влиянием.

В результате соглашения с Англией в 1904 г. Франция была избавлена от необходимости больших морских приготовлений для защиты своих берегов и своих колоний от нового германского флота и получила возможность направить все усилия на проведение военно-сухопутных мер.

С 1878 по 1895 г. враждебное давление России было определенно направлено в сторону северо-западной границы Индии, но приблизительно к концу этого времени обе стороны пришли к какому-то соглашению, и центр бури переместился в Манчжурию. Здесь последствия неудовлетворительного окончания японо-китайской войны открыли дорогу к новой еще более ожесточенной схватке.

Германия, вероятно, не без злого умысла, поддерживала Россию против Японии. Англия с другой стороны предоставила Японии дипломатическую поддержку и с каждым годом продолжала все сильнее оказывать помощь восточной империи. В годы, предшествовавшие русско-японской войне, почти все ожидали, что в случае войны с Россией, Англия окажет Японии вооруженную помощь.

Все японские военные суда, за исключением немногих мелких, были построены в Англии по английским образцам, ее моряки были обучены английскими специалистами, а ее инженеры получили подготовку на английских казенных и частных заводах.

Когда осенью 1898 года Россия приступила к выполнению большой программы постройки линейных кораблей и крейсеров, которые должны были быть закончены в 1903 г. и предназначались для Дальнего Востока, английское правительство внесло огромные дополнительные сметы, которые, очевидно, были ответом на приготовления России. Адмиралтейство Англии закладывало против России один корабль за другим и проектировало эти суда (среди них „Кресси“, „Хог“, „Абукир“), так, чтобы они могли проходить через Суэцкий канал.

В то же время в Южной Америке обострились отношения между Чили и Аргентиной, и были признаки, указывавшие на то, что эти осложнения весьма по вкусу представителю фирмы „Джорджо Ансальдо и К°“ в Генуе синьору Перроне и фирмам Армстронга и Виккерса.

Надо было предпринять что-нибудь для оживления итальянской военной промышленности, пострадавшей от соглашения с Францией; синьор Перроне, проявив достойные Гарибальди рыцарские чувства, выразившиеся в сформировании им отряда добровольцев для Аргентины, приобрел расположение Буэнос-Айресских властей и получил крупный заказ на постройку крейсеров для Ансальдо и К°, в то время ожесточенных конкурентов Армстронга. Не успел Ансальдо приступить к постройке „Морено“ и „Ривадавии“, как сэр И. Дж. Рид, гостивший в Южной Америке „для

своего здоровья", нашел, что Чили необходимо иметь два легких броненосца, на которые он составил проект и получил заказ для Виккерса и Армстронга Уитворта. В 1902—03 г. Чили и Аргентина пришли к полюбовному соглашению. Аргентина накануне войны продала оба ансальдовские крейсера Японии, а Англия поспешила купить у Чили ее два броненосца, чтобы они не достались России. Один из них „Триумф" был в мировой войне 1914—1918 г.г. потоплен при конвоировании транспорта снарядов для России.

Разразилась русско-японская война и русский флот, к славе Виккерса, и Армстронга-Уитворта, был разгромлен и уничтожен их судами и их пушками. Россия была побита, заключила с Японией мир, и с этих пор сферы влияния на окраинах Китая распределялись между державами по взаимному соглашению. Тибет — Британии, Монголия — России, Манчжурия — Японии.

Россия начала теперь более дружелюбно относиться к Англии. Она нуждалась в деньгах и потому пошла в Лондон за золотом. Она заказала новые крейсера во Франции и у Виккерса. В 1907 г. Британия и Россия согласились „взять под свое покровительство" Персию и таким образом воздвигли преграду на пути Германии к Персидскому заливу. Следующий год, 1908-й, был свидетелем аннексии Боснии и Герцеговины Австро-Венгрией, шага, который не очень понравился Германии, как неофициальной союзнице Турции, и в то же время окончательно уничтожил возможность искреннего сотрудничества итальянского правительства с средне-европейскими державами. Италия, которая уже в 1906 г. выказала свои симпатии к Британии, Франции и Испании на Алжезирасской Конференции, встретилась теперь с направленной прямо против ее интересов политикой ее союзниц на Балканском побережьи и хинтерланде [1]) Адриатики. В будущем ей предстояло выбирать, кого иметь другом в осуществлении своих империалистических планов — Англию или Германию, а первой любовью последней была ненавистная соперница Италии — Австрия.

---

[1] Области, лежащие вглубь страны от морского побережья. *(Прим. перев.)*

Сэр Филипп Уоттс и его дредноуты.

Нынче, когда приходится так много слышать о предусмотрительности и талантах лорда Фишера, когда нам говорят о том, что мы ему обязаны принятием линейных кораблей и крейсеров типа „Дредноут“, автор чувствует, что этим совершается несправедливость по отношению к трудам, понесенным бывшим директором морских построек при адмиралтействе сэром Филиппом Уоттсом.

Быть может какой-нибудь будущий Самуэль Смайлз, написав новый ряд неоценимых „жизнеописаний инженеров“, даст ему место наряду с Смитоном, Уаттом, Нейлсоном, Нэпиром и Стефенсоном.

В этой главе мы можем лишь оценить в общих чертах значение этого великого морского архитектора для современного искусства судостроения и для развития военных флотов всего мира. Мы стремимся дать не биографический очерк, а оценку человека, которого автор считает самым блестящим из всех выдающихся людей, сделавших техническое совершенство производства Армстронга, Уитворта и К⁰ предметом восхищения всего мира.

Прежде, чем поступить в восьмидесятых годах на Элсвикскую верфь, Филипп Уоттс был сначала чертежником в адмиралтействе. Там он служил под начальством сэра Уильяма Уайта и занял его место главного чертежника у Армстронга, когда тот в 1885 г. вернулся в адмиралтейство.

Уоттс составил проекты и руководил постройкой большей части того отличного боевого флота, которым Того так удачно пользовался в русско-японскую войну. В значительной степени именно его суда заставили весь мир сосредоточить свое внимание на крейсере после сражения между Японией и Китаем на р. Ялу в 1895 г. Он был отцом вооруженного тяжелыми орудиями крейсера, как Петт был когда-то отцом вездесущего фрегата. Он усовершенствовал

бронепалубный крейсер и проложил дорогу быстроходным судам с мощной артиллерией, которыми так долго пренебрегало английское адмиралтейство и которые однако дали Англии победу при Фальклэндских островах и на Доггер-Банке.

Целых десять лет, если не дольше, адмиралтейство не хотело слушать наставлений и советов Элсвикской фирмы. Оно отказывалось строить там свои суда или принять за единый тип корабля тяжело-вооруженный крейсер, представлявшийся Армстронгу идеалом боевого судна. Оно искало новых фирм на стороне и, во всяком случае оказывало доверие, по возможности, всем, кроме Амстронга Митчеля и К⁰.

С 1888 по 1896 г. адмиралтейство особенно благосклонно относилось к шеффилдскому акц. об-ву Виккерс, Сыновья и К⁰. К этой старинной сталеделательной фирме адмиралтейство обратилось чтобы избавиться от подчинения Элсвику в области производства орудий и Брауну и Кеммелю в области выделки брони.

Позднее произошло слияние акц. об-ва производства орудий и брони „Виккерс, Сыновья и К⁰" в Шеффилде с „Морской Строительной Компанией" в Барроу-ин-Фернесс- и „Компанией Максима-Нордельфельдта" в Эрите, Бирмингэме и проч. Акц. о-во „Виккерс, Сыновья и Максим", как оно стало теперь называться, заложило огромную верфь в Барроу, начало сооружение мастерских для постройки судовых машин и орудийных установок, снарядных заводов и расширило свои эллинги. В пять лет оно истратило на эти улучшения свыше 2 мил. ф. ст. Оно пригласило лейтенанта Тревора Доусона из Вулича в качестве артиллерийского специалиста и м-ра Ленна из адмиралтейства в качестве управляющего его верфями. Работы велись в широком масштабе и с той тщательностью, которой всегда отличался Виккерс. Оно, очевидно, бросало вызов акц. о-ву „Армстронг, Митчель и К⁰" в самой важной области их деятельности.

Выступление Виккерса на этом новом поприще заставило фирму Армстронга значительно развить свою деятельность, и вся тяжесть нового усилия легла на Филиппа Уоттса. Его тяжело вооруженные крейсера и замечательно удачные броненосцы обеспечили фирме заказы Японии, Чили, Бразилии и других держав; суда эти показали себя в бою; их тип был принят почти повсеместно. Благодаря таланту лейтенанта Доусона Виккерс выработал несколько

удивительно удачных образцов орудий, а постройка этой фирмой одновременно брони и орудий заставила акц. о-во „Армстронг, Уитворт и К⁰“ значительно расширить свои заводы, отказаться от своих более консервативных приемов и потратить большие суммы на улучшение и исследования.

С этим обществом конкурировал не только Виккерс; в 1898 г. акц. о-во „Джон Браун и К⁰“ поглотило акц. о-во „Клайдбенкская Судостроительная и Машиностроительная К⁰“ и бросило перчатку обоим фирмам, приступив к постройке броненосных судов на самой значительной верфи р. Клайд. Фирма „Дж. и Г. Томсоны“ всегда строила крейсера. Начиная с „Террибля“ и кончая „Тайгером“, эта верфь всегда отличалась своими мощными судами — „гончими“.

Располагая финансовыми и экономическими средствами акц. о-ва „Джон Браун и К⁰“, Клайдбенк, казалось, мог вполне свободно конкурировать в производстве крейсеров для иностранного рынка с Армстронгом, Уитвортом и К⁰. Около этого времени Армстронг снова вошел в милость у адмиралтейства, — вероятно тем, что оборудовал новые бронепрокатные мастерские и тем уменьшил зависимость властей от Виккерса, Брауна, Кэммеля и Бирдмора. Затем „Армстронг-Уитворт“ и „Виккерс, Сыновья и Максим“ начали проявлять изумительную, хотя и неоформленную солидарность. Это было скорее своего рода молчаливое соглашение, чем открытый союз. Трудно решить, одобряло ли адмиралтейство этот „брак по расчету“, каким в сущности было новое соглашение.

После этого в 1901 г. адмиралтейство предложило Филиппу Уоттсу должность главного строителя, и он покинул Элсвик, чтобы занять это едва ли менее важное положение в Уайтхолле. Он был вторым из трех главных строителей, которых адмиралтейство приглашало одного за другим из Элсвика, куда они сначала поступали после предварительного стажа в адмиралтействе.

Уоттс принес с собой в строительный департамент Уайтхолля новые современные научные приемы. С середины восьмидесятых годов там не произошло больших перемен, а сэр Уильям Уайт никогда не был „армстронгцем“ в том смысле, в каком сделался им Уоттс, после почти двадцати лет, проведенных им в Элсвике. Новые мысли, широкий практический опыт испытанных в бою удачных судов, свобода от стеснительных соображений

бережливости, которыми страдали деятели старого адмиралтейства, все это придавало ему новую силу.

Германия вступала в ряды морских держав; Россия была на высшей точке своего морского могущества; уроки войны 1898 г. направляли пути. Начиналось безудержное соперничество на море, хотя Франция готовилась выйти из строя. Было ясно, что в морских сражениях будущего „преследовать будет быстрейший, сражаться — сильнейший“. Первым делом Филипп Уоттс значительно увеличил силу артиллерии строившейся тогда серии крейсеров „графств“. По вооружению они стали скорее „уоттовскими“, чем „уайтовскими“.

Когда сэр Джон Фишерс делался Первым Лордом адмиралтейства, он произвел основательную чистку старых рутинеров. Повышение производительности сделалось главной целью. Профессиональные традиции, как и соображения экономии, не должны были больше тормозить военно-морскую „готовность“.

Фишер дал Уоттсу все, чего требовала его душа.

Фишер был прямой старый боевой моряк; „цивилизирующая война“ была для него такой же непонятной идеей, как например „цивилизирующий ад“; он не хотел дразнить Тирпица; он был холодным, стальным, решительным воином, свободным от предрассудков — он считал, что Германия бросает вызов английскому морскому могуществу, и решил раздавить Германию. Можно подозревать, что от сознательной военной философии Фишера мурашки забегали бы по спине многих его соотечественников. К счастью для них Фишер не слишком много говорит, и поэтому сладкогласным джингоистам Англии не приходится извиняться за него или толковать его слова.

Фишер видел, что германская морская стратегия основывалась на канале императора Вильгельма, и что постройка Англией больших линейных судов заставит Германию постоянно расширять и углублять этот канал ценой огромных издержек. Поэтому Фишер решил как можно скорее сделать весь германский флот устарелым и дал Уоттсу полную свободу спроектировать и построить „Дредноут“.

Промежуточным типом между „Уайтовскими“ линейными кораблями „додредноутовского“ типа и „Дредноутом“ были корабли типа „Лорд Нельсон“, на которые Уоттс поставил на шесть 9,2″ пушек — весом около 25 тонн каждая, — больше, чем на броненосцах типа „Король Эдуард VII“. Стоимость вооружения возросла в огромной про-

порции вследствие необходимости в более крупных и многочисленных установках для тяжелых орудий.

На „Дредноут“ Уоттс установил пять пар 12″ орудий вместо двух пар. Каждая башня заключала в себе по два 56 тонных орудия, была обшита броней, весящей около 150 тонн, стоимостью от 108 до 175 ф. ст. за тонну, и общая стоимость каждой установки приближалась к 100.000 ф. ст. Поставка их была исключительной монополией Виккерса и Армстронга.

Это было еще не все. Усиление артиллерии увеличило напряжения в корпусе судов и потребовало увеличения размеров, т. е. большего количества стали. Увеличенная скорость, которая является одной из главных особенностей „Дредноута“, потребовала огромных машин, обширных угольных ям и следовательно большей длины корпуса. Это, в свою очередь, повело к утяжелению брони — всего 4.500 — 5.000 тонн броневых плит по 108 — 150 ф. ст. за тонну.

Уоттс мечтал о чудовищном корабле с ужасающей силой артиллерии, огромной скоростью и невероятной броневой защитой. В нем совмещались идеалы Армстронга, Кеммеля и Парсонса — пушки, броня и турбинные двигатели.

„Дредноут“ был логическим последствием предоставления элсвикскому гению неограниченных кредитов, и если вы хотите иметь огромный флот из огромных кораблей, который должен создать вам огромную империю — заплатите дань восхищения перед отцом „Дредноутов“ сэром Филиппом Уоттс, находящимся теперь в отставке и недавно вернувшимся в правление акц. о-ва „Армстронга, Уитворта и К°“.

Английские и германские дредноуты.

В 1904 г. произошла фишеровская „великая чистка“, когда он безжалостно вычеркнул из списка действующего флота более ста судов сомнительного достоинства, в том числе большое количество крейсеров сравнительно недавней постройки. Это были главным образом суда, введенные в моду Армстронгом, суда, на которых все было принесено в жертву большому числу мелких пушек и высокой скорости. Это были суда, постройка которых наполнила денежные сундуки „Компании Морских Построек и Вооружений“, „Ферфилдской Судостроительной Компании“, „Дж. и Г. Томсонов“, „Судостроительной Компании Палмера“ и строителей судовых машин и орудий. Это были памятники сданной в архив морской доктрины лорда Чарлза Бересфорда, самого выдающегося из рутинеров. Казалось, что чистка их была слишком решительной и расточительной мерой. Однако, виновником ее был не Фишер, а те, которые навязали государству этот бесполезный металлический хлам. Постройка этих судов была в сущности огромной субсидией фирмам, строившим крейсера и морские механизмы, уродливым детищем неправильного плана оказания помощи безработным.

Суда эти действительно доставили работу, дали дивиденды и репутацию, которыми сопровождаются заказы морского ведомства, но они были бесполезны, как боевые суда, а содержание их было только дальнейшим лишним расходом. То, что Фишер имел мужество вычеркнуть их, только говорит в его пользу.

Затем флот был перераспределен, или, вернее сосредоточен в отечественных водах, и прежние эскадры отдаленных морей были расформированы. Китайское и Средиземное моря стали считаться имеющими меньшее значение, чем Северное море. И в этом вопросе Фишер действовал самостоятельно и решительно. Он знал, чего хочет, и добивался этого. Автор не согласен с устремлениями британ-

ской политики того времени, он не восхищается взглядами Фишера на политическое и экономическое значение морского могущества, но он не может не испытывать и должен откровенно высказать признание таланта Фишера, как морского специалиста. Он полагает, что противники крупных вооружений делают большую ошибку, не рассматривая этого вопроса с менее предвзятой точки зрения и не стараясь оценить дух, оживляющий великий английский флот. Это удивительная организация. Ею управляли люди с чистыми и бескорыстными побуждениями. Его офицеры одинаково проникнуты уважением к его вековым блестящим традициям и твердой решимостью поддерживать его на должной высоте. Всю жизнь он будет помнить дрожь восторга и чувство, похожее на гордость, которые охватили его, когда он осматривал Большой Флот в Спитхеде в июле 1914 г. Это был могучий памятник британской науки и техники. Это была стальная трагедия, искусно созданное и удивительно скомпанованное выражение направленного на ложный путь народного гения.

Ранней весной 1905 г. вся Европа была взволнована драматическим появлением и речью кайзера в Танжере, и целый год тянулись сложные переговоры, приведшие к Алжезирасу. В то время Германия готовилась заложить пятую порцию из двух линейных кораблей и одного броненосного крейсера, согласно морскому закону 1900 г. Через два месяца после речи в Танжере Особый Комитет по рассмотрению проектов судов при английском адмиралтействе представил свой доклад. Не подлежит никакому сомнению, что „Дредноут“ был в действительности спроектирован еще раньше и что комитет только одобрил планы, внеся в них некоторые дополнения. Среди других рассмотренных им вопросов было экономическое переустройство казенных и частных верфей, с целью постройки военных судов большого водоизмещения. Параллельно Комитету работала Комиссия Меррея, образованная в том же году для рассмотрения, в числе прочих, вопроса о том, насколько выгодна была бы с экономической точки зрения замена государственного производства военных материалов „частно-промышленным“.

„Дредноут“ был официально заложен в октябре 1905 г. и спущен на воду в следующем феврале, но Армстронг приступил к постройке орудийных установок задолго до официальной закладки судна. Оно было закончено осенью следующего года.

Постройка его была окружена сопровождавшейся широкой рекламой тайной, и державы приостановили выполнение своих программ на 1906 г., чтобы узнать сначала, что Британия готовит в Портсмуте. Когда судно наконец вышло в море, оно поразило весь мир — гораздо сильнее, чем этого можно было ожидать, ибо в сущности говоря в нем не было ничего особенно революционизирующего.

Вместо двух установок тяжелых орудий по две пушки на носу и на корме, оно имело десять 12″ орудий в пяти башнях. Оно развивало скорость на два узла больше своих предшественников и было самым безобразным, неуклюжим чудовищем, которое когда либо бороздило голубые волны океана.

Немцы приостановили постройку линейных кораблей и за весь 1906 г. был ими заложен только сильный броненосный крейсер „Блюхер“.

Хитрый старик Фишер обогнал Тирпица на целый переход. Тирпиц, как и все остальные, не мог оторвать глаз от „Дредноута“. Он полагал, что новые крейсера будут иметь водоизмещение не более 15.000 тонн и не будут вооружены самыми тяжелыми орудиями. Поэтому он поставил на „Блюхера“ двенадцать 8,2″ орудий и злорадно посмеивался. Между тем, Элсвике Ферфилде и Клайдбенке усиленно строились крейсера „Инвинсибл“, „Индомитэбл“ и „Инфлексибл“. Каждый из них был крейсером по скорости хода и бронированию и линейным кораблем по артиллерии из восьми 12″ орудий. Каждый из них мог стрелять на борт таким же числом 12″ орудий, как „Блюхер“ 8-дюймовых. Тирпицу „утерли нос“.

В 1917 г. Британия имела четыре готовых к бою Дредноута, Германии — ни одного к спуску. Прежде, чем выйти в отставку лорд Коудор наметил постройку четырех броненосцев — линейных кораблей или линейных крейсеров — в год, вероятно по два на казенных и частных верфях. Повидимому орудия и установку для трех судов должны были быть заказаны Виккерсу и Армстронгу, а для четвертого — артиллерийскому заводу в Ковентри, как только были бы закончены мастерские в Скотстауне.

С этим связана целая история — вернее целый ряд историй. Все эти истории заключали в себе величайшую угрозу для будущего мира Европы. Автор рассказал одну из них в своей брошюре „Как Асквит содействовал заговору бронепрокатчиков“. Рассказал только отчасти, так как с тех пор он нашел то, что считает ключем к раскрытию этой великой тайны капитализма.

Когда власть перешла к либералам в 1906 г. лорд Туидмот сократил программу Коудора на этот год с четырех до трех кораблей и сохранил это число на 1907 г. Признанная, и, как автор полагает, действительная — поскольку дела касается всего кабинета и в частности Кэмпбеля-Бэннермэна,— причина этого заключалась в желании подтвердить предложение, сделанное Германии, об ограничении морских вооружений. В 1907 г. собралась Гаагская конференция, и Германия отвергла это предложение.

В 1905 г. Англия заложила четыре дредноута, в 1906 — три и в 1907 — снова три. Другими словами программа английского адмиралтейства была сокращена на два корабля, и в 1908 г. предусматривалась постройка только двух дредноутов.

Между тем в Германии за двумя линейными кораблями и одним крейсером программы на 1905 г. последовал один большой крейсер в 1906 г., а два линейные корабля этого года были отложены постройкой до 1907 г., когда было заложено пять дредноутов. На 1908 г. была предусмотрена закладка четырех дредноутов, и эти сложные маневры Германии вызвали в Англии споры, сопровождавшие агитацию на тему „Нам нужно восемь (дредноутов)“.

При ближайшем рассмотрении положения дела легко выяснить, что в намерения наших морских алармистов вовсе не входило выяснение его последствий.

Немцы в 1906 г. выжидали, чтобы увидеть, что за корабль будет „Дредноут“. Затем они увидели, что им придется увеличить водоизмещение своих линейных судов с 13.000 до 18.000 тонн, или отказаться от дальнейшей борьбы. Для этого им пришлось расширить все свои эллинги, оборудование верфей и машиностроительные мастерские. Это отняло у них время до лета 1907 г. Но за это время они ознакомились с новым типом крейсера, к которому пришли англичане и конечно, последовали их примеру, построив крейсер-дредноут вместо того типа крейсеров, от которого отказалась сама Англия.

Итак в 1907 г. им пришлось приступить к постройке двух дредноутов 1006 г., двух дредноутов 1907 г. и одного крейсера-дредноута того же года — всего пяти дредноутов.

Они только увеличили водоизмещение и силу своих судов, чтобы сравнять их с английским. Это было сделано поправкой 1907 г. к Морскому Закону, которая предусматривала также постройку нескольких легких крейсеров, вычеркнутых из программы 1900 г. Рейхстагом.

Затем фон-Тирпиц решил, что перемены, внесенные в конструкцию судов „Дредноутов" сократили срок службы линейного корабля с 25 до 20 лет, а это автоматически уменьшало предусмотренную на 1917 г. силу германского флота на четыре линейных корабля. В этом отношении он только трезво смотрел на действительность, но для того, чтобы итти ей навстречу ему пришлось внести в Морской Закон новую поправку в смысле расширения программы. Новая поправка 1908 г. предусматривала дополнительную постройку судов по одному в 1908, 1909, 1910, 1911 гг. Поэтому в 1908 г. немцы заложили четыре корабля вместо трех, и по всей Англии раздались громкие и яростные вопли. Мы мол сократили нашу программу на два корабля в два года, предшествовавшие Гаагской конференции, и Германия обогнала нас. Вот как британская нация представляла себе положение вещей.

Но в 1906 г. Виккерс и Армстронг-Уитворт получили спешный заказ на постройку двух больших линейных кораблей типа дредноут для Бразилии. Предполагалась постройка и третьего корабля.

Договор, заключенный этими фирмами и Бразилией, содержал обычную оговорку о праве английского адмиралтейства выкупить эти два судна, как только ему заблагорассудится.

Таким образом, хотя Англия оффициально заложила в 1907 г. только три дредноута, но зато на одной из британских верфей должны были быть начаты постройкой еще два, которые могли вступить в ряды британского флота, если бы обстоятельства того потребовали. Эти два линейные корабля были заложены летом 1907 г. одновременно с первыми германскими дредноутами и принадлежали к более сильному типу, чем суда, строившиеся для английского адмиралтейства. Во многих отношениях это были опытные суда вооруженные двенадцатью 12″ орудиями вместо десяти как на строившихся в то время линейных кораблях.

Немцев взяло подозрение, когда они увидели, что программа Коудора была оффициально сокращена на два судна в два года, и вместе с тем была создана возможность усиления английского флота двумя улучшенными дредноутами. Кроме того ходили упорные слухи о закладке третьего бразильского дредноута (см. „Морской Ежегодник" за 1908 г.).

Французы также возобновили в 1916 г. свои постройки и заказали шесть линейных кораблей, равных по силе

„Лорду Нельсону“ и не уступающих в силе так называемым дредноутам самой Германии. В России тоже рассматривался план создания нового флота. Между тем союзницы Германии. Италия и Австрия, еще не приступали к постройке дредноутов. Действия английского адмиралтейства, допустившего распространение ложных сведений о новых крейсерах-дредноутах, ускоренная постройка первого „Дредноута“ и закладка двух бразильских линейных кораблей, совпавшая с началом постройки германских судов, создали в Германии дурное впечатление. Точно также и обе поправки к германскому Морскому Закону, так скоро последовавшие одна за другой в 1906 и 1908 гг. как раз в то время, когда Англия выступила в Гааге с предложением о сокращении морских вооружений произвели такое же неблагоприятное впечатление на Англию. Все это создало атмосферу взаимного подозрения, столь необходимую для пропаганды ненависти в обеих странах.

Борьба Бирдмора с Брауном.

Мы уже говорили о продолжавшемся несколько лет остром соперничестве между „Армстронгом-Уитвортом" и „Виккерсом, Сыновьями и Максимом" и о том, как в конце столетия обе фирмы пришли к заключению, что конкуренция едва ли выгодна для них. Затем началась в военной промышленности вторая борьба не на жизнь, а на смерть, борьба титанов, достигшая высшей степени драматического напряжения в 1908 г.

Подобно тому, как шла ожесточенная научная война между изобретателями пушек, которых поддерживали фабриканты взрывчатых веществ, дело дошло до яростного соперничества между „Армстронгом-Уитвортом" и „Виккерсом, Сыновьями и Максимом", специалистами по орудийному производству, с одной стороной и Джоном Брауном и Чарлзом Кэммэлем, выделывавшими броню, но не пушки, — с другой. Виккерс, менее упрямый, чем жители берегов Тайна, всегда вырабатывал и орудия и броню и поэтому пользовался благосклонностью как фортуны, так и адмиралтейства в те годы когда при постройке наших броненосцев сила артиллерии была принесена в жертву броневой защите. Упрямого Армстронга спасла его монополия на производство орудийных установок и распространенная у иностранных держав привычка заказывать дешевые броненосцы под видом тяжело-вооруженных крейсеров.

Девяностые годы были временем, когда морские авторитеты Англии возлагали все надежды на броню и обращали особенное внимание на броневую защиту судов в ущерб весу и числу орудий. Это были годы процветания для Джона Брауна и Чарлза Кэммеля. Но так не могло продолжаться. Линейный корабль есть в сущности платформа для орудий; его назначение носить артиллерию и разрушать, для чего он конечно должен быть в состоянии догнать противника. Большой вес брони не дает возможности установить доста-

точно сильную артиллерию и не позволяет придать судну высокую скорость. Поэтому такой линейный корабль, подобно медленной черепахе, осужден, как тип корабля. Строители орудий неизменно обгоняли фабрикантов брони, но, вследствие собственных успехов, принуждены были создавать сложнейшие механизмы для управления орудиями и прикрывать их барбетами и башнями, — щитами, защищающими как прислугу, так и механизмы. Виккерс предпринял постройку орудийных установок, а Армстронг-Уитворт устроили бронепрокатные мастерские.

Они вторглись в область Джона Брауна и Чарлза Кэммель, а Виккерс выступил на рынках клайдских строителей крейсеров. И те и другие постоянно усовершенствовали новые орудия и установки и выделывали все лучшие образцы брони.

Отчасти в целях конкуренции с этими двумя объединениями, отчасти, чтобы удовлетворить спрос на броненосные крейсера, Джон Браун и К⁰ осенью 1898 г. купили Клайдбэнкскую верфь. В 1901 г. Уильям Бирдмор и К⁰ в Паркхеде купили старую верфь Нэпира в Говене и таким образом стали не только фабрикантами брони но и судостроителями.

Начиналось сражение на Клайде.

В следующем году Виккерс, видя большие затраты новых владельцев Клайдбэнка, заключил союз с акц. о-вом „Уильям Бирдмор и К⁰" и взял на себя половину акционерного капитала; он поддержал их своим прочным кредитом и дал им возможность купить и оборудовать новую верфь ниже по течению реки.

Группа Виккерса-Бирдмора действовала очень искусно; с этим согласится всякий, знакомый с местностью на берегах Клайда. *Новая группа купила участок непосредственно примыкающий к Клайдбэнкской верфи вниз по течению реки.* Южный берег, как хорошо известно местным жителям, не может быть использован для целей судостроения. К востоку же от Клайдбэнкской верфи лежит большой угольный бассейн. Виккерс-Бирдмор тем самым лишили компанию Брауна возможности расширить свою верфь.

Здесь они устроили величайшую на британских островах верфь для постройки военных судов с великолепным бассейном для достройки, прекрасными механическими мастерскими и отличным оборудованием всякого рода — чему примером их удивительная наклонная плоскость для

передвижения тяжестей, В Паркхеде они расширили и мастерские и кузницы. Деньги сыпались столь щедрой рукой, что предприятие так и по сей день не окупило себя в той мере, которую можно было расчитывать при его обороте.

По мере того, как линейные корабли и броненосные крейсера делались все сильнее, и средние орудия без башенных установок уступали место тяжелым пушкам с барбетами и башнями, причем установки вделывались в самый корпус судна, а не просто приклепывались к палубе, положение таких фирм, как Джон Браун, братья Лэрд, Ферфилдская строительная компания и Темзский Железоделательный Завод, становилось затруднительным, как никогда.

Армстронг-Уитворт и Виккерс и Бирдмор владели машиностроительными мастерскими, кузницами, орудийными и бронепрокатными заводами, сборочными мастерскими и снарядными заводами. Они могли построить судно и выпустить его готовым к бою. Они могли доставлять все части по более дешевым ценам и строить гораздо экономичнее. Они могли брать на себя ответственность за все судно целиком. Они могли не только построить судно, они могли создать целый флот со всем его оборудованием — линейными кораблями, крейсерами, плавучими доками, снарядами, словом, со всеми необходимым. Все трое работали, как один. Виккерс и Армстронг-Уитворт стали выступать на торгах, как единое предприятие и затем сдавали часть заказа Бирдмору или примыкающим к нему подрядчикам, в числе которых был и Нобель. К 1903 г. они стали более самодовлеющими, чем Королевские Верфи.

Прежде иностранная держава заказывала корпус судна и пушки у Армстронга, броню его у Кэммеля, а механизмы еще у кого-нибудь. Теперь она могла получить все у одной фирмы или у трех фирм, действовавших сообща.

Перед Чарльзом Кэммелем, Джоном Брауном, братьями Лэрд, Томасом Фертом и Ферфильдской Судостроительной Компанией, тогда еще самостоятельными предприятиями, начали открываться мрачные перспективы. Пришло для них время объединиться в целях согласованной самозащиты.

Кэммель начал это через год после слияния Виккерса с Бирдмором; он купил завод Меллинер-Уиглей в Ковентри и начал выделывать там части орудий. Затем он приобрел старинную верфь братьев Лэрд в Беркенхеде — древняя

фирма, происходившая из Порт-Глесгоу, — и Кэммель, Лэрд и К⁰ начали постройку новой верфи в бухте Транмир к югу от их старого завода и на самом лучшем береговом участке страны.

Затем они скупили половину акций Ферфилдской Компании и присоединили к этому крупному предприятию (по постройке судовых машин с его знаменитыми механизмами для почтовых пароходов, океанских гончих—быстроходных крейсеров и истребителей) свои кузнечные и бронепрокатные мастерские в Шеффилде. Затем Кэммель, Лэрд и К⁰ предложили акц. общ. Джон Браун и К⁰ взять половину акций нового акц. общ. Пушечного Артиллерийского завода в Ковентри, бывшего Меллинер-Уиглей, а четвертую долю передали Ферфилдской Компании. Тем временем Джон Браун приобрел право участия в правлении акц. общ. Томас Ферт и Сыновья, выделывавшего снаряды, орудийные стволы и сталь и создал новое объединение предприятий в Шеффилде, Мидлэндах, Мерсее и на Клайде,

Это и было великое контр-наступление.

Военная промышленность поднимала голову. Филипп Уоттс снова ввел в воду „элсвикский“ крейсер и создал судно, бывшее в сущности „линейным кораблем с 22 узловым ходом“. Ходили слухи о чудовищном быстроходном линейном корабле, а все возрастающие подозрения насчет намерений Германии сулили усиленный спрос на еще большие суда.

Была мода на крейсера, а Клайдбэнк и Ферфилд всегда процветали благодаря моде на крейсера. Был большой спрос на броню, а Кэммель-Лэрд и Браун могли доставить ее. Оставалась еще поставка орудийных установок, и на этом поприще новая группа могла состязаться со старой почти с равными данными на успех.

Но зато хорошее производство орудийных установок является самой трудной отраслью военной промышленности. Они одновременно и нежны и тяжелы, в них должно сочетаться искусство пушечного мастера и бронепрокатчика. Малейшая неаккуратность может повести к полному неуспеху. Их цена поразительно высока — пара 12″ орудий с установкой стоит более 100.000 ф. ст.

В 1904—1905 гг. Общество артиллерийского завода в Ковентри решило не только выделывать морские орудия, но построить большие установочные мастерские в Скотстауне и конкурировать с крупными группами в их специальной отрасли. Новое предприятие было устроено „по последнему

слову инженерной техники“ и оборудовано „станками самого современного образца“. Оно имело пять сборочных колодцев, и мастерские их не оставляли желать ничего лучшего. Месторасположение их было выбрано превосходно, хорошо обслуживалось путями сообщения и имело по соседству свободные участки на случай возможного расширения. Завод был расположен между железной дорогой и рекой на пол-дороге из Ферфилда в Клайдбэнк.

Вероятно расчитывали на то, что адмиралтейство будет радо освободиться от монополии Виккерса и Армстронга-Уитворта и что новая компания, поставлявшая в то время орудия для армии, получит свою долю заказов на морское вооружение.

Если бы в планы Фишера не было внесено изменений и если бы либеральное министерство приняло программу Коудора о четырех броненосцах (линейных кораблях и линейных крейсерах), то об-во Ковентри вероятно пслучило бы заказ на четверть потребных установок и орудий. Но, новое министерство сократило программу Коудора и предполагало строить ежегодно только по три судна в 1906 и 1907 гг. и два в 1908 г.

Виккерс и Армстронг-Уитворт с их многолетним опытом и признанным положением были первыми претендентами на заказы. Кроме того, они, казалось, имели сильное влияние на власть имущих, которые поддерживали с ними отношения „гораздо более сердечные, чем обыкновенные коммерческие отношения“. Повидимому, эти две фирмы производили для адмиралтейства большую часть опытов над судами, строившимися у них для Южно-Американских государств, и завязали особые сношения с государствами, до сих пор относившимися дружелюбно к Германии, т.-е. Италией, Австрией и Испанией.

Вместо 18 или 20 тяжелых орудийных установок потребовалось только 14 или 15. Постройка в Англии двух дредноутов для Бразилии ничем не помогла Ковентри, так как все их пушки, машины, броня и пр. доставлялись Виккерсом и Армстронгом-Уитвортом. Постройка русского крейсера „Рюрик“ досталась Виккерсу и Бирдмору. Заграничных заказов на орудийные установки в Ковентри не поступало, „так как фирма не значилась в оффициальном списке адмиралтейства“. С 1906 по 1909—10 гг. ни Браун, ни Ферфилд, ни Кэммель-Лэрд не получили ни одного заказа на линейные корабли или линейные крейсера. Адмиралтейство ежегодно строило два линейных корабля или

один линейный корабль и один линейный крейсер на казенных верфях в Портсмуте и Девонпорте, и третье судно заказывало в Барроу или Элсвике. Положение второй группы становилось все хуже и хужп. Председатель правления Брауна характеризовал положение вещей, как „плохое" и сожалел, что не видит „почти признаков улучшения". „Крупнейшие мастерские в Ковентри и весь завод в Скотстауне стояли без дела". Это было в 1909 г. и за два года до того, как Кэммель-Лэрд были вычеркнуты из списка адмиралтейства за „серьезные упущения", и их 7½% дивиденд упал до нуля при значительных убытках.

Ферфильд тоже переживал полосу промышленного застоя.

В 1906 г. Браун и Ферфилд построили и оборудовали механизмами линейные крейсера „Инфлексибл" и „Индомитабл". Следующий линейный крейсер был построен в Девонпорте, хотя машины для него были заказаны в Клайдбэнке, после чего „Лайон" был сдан в Девонпорт, а механизмы его заказаны у Виккерса. Целых четыре года Ферфилд и Браун не имели заказов на дредноуты, ни на другие суда, кроме легких крейсеров водоизмещением в 4.800 тонн.

Владельцы Скотстауна попали в скверное положение и понимали это. В горячке 1909 г. нет более интересного явления, как контраст между молчанием Виккерса и „Армстронга-Уитворта и Бирдмора", и непрестанными стонами, проклятиями и протестами директора-распорядителя Компании Ковентри, и Сэма Робертса, члена парламента, директора фирмы Кэммель-Лэрд и доверенного фирмы Ферфилда.

В мае 1906 г. немедленно после сокращения программы Коудора, Меллинер отправился в адмиралтейство и исполняя „общественный и патриотический долг", предостерег их насчет расширения деятельности Круппа. Он снова появлялся в 1907 и 1908 гг., бия себя в грудь и стеная:

„Морская политика правительства — ничто иное, как огромная ошибка, возможные последствия которой слишком ужасны, чтобы спокойно ожидать их".

И все же заказов не последовало.

3-го марта 1909 г. он отправился к членам кабинета министров в доме № 10 по Даунинг Стриту и говорил „об огромном усилении производства вооружений в Германии". Ему сочувственно пожали руку, вежливо выпроводили вон и умоляли не заикаться никому о своем визите.

Это случилось через неделю после того, как Мак-Кенна говорил за затраком в Барроу после спуска на воду корабля о том, какие сердечные отношения установились у него с Виккерсом и „другой столь же крупной фирмой („Армстронгом-Уитвортом“).

Несколько позднее Мак-Кенна в своей большой алармистской речи по поводу сметы на 1909 г. сказал:

„Нашим отечественным крупным фирмам придется напрячь все силы, если мы хотим сохранить преобладание в смысле быстроты и объема производства“.

Член оппозиции м-р Ли сказал, что производительность Круппа превосходит производительность всех британских заводов, вместе взятых. В эту сессию м-р Ли выступил с несколькими запросами в интересах Ковентри.

Покойный полковник Виккерс дал на эти жалобы уничтожающий ответ:

„*Я говорю, конечно, только за нашу компанию, но мне кажется, то, что я сказал, доказывает вам, что поскольку речь идет о возможной производительности нашей родины, Соединенное Королевство не может не бояться сравнения с любой другой страной*“. (Ежегодное общее собрание акционеров общества Виккерс, Сыновья и Максим, 23 марта 1909 г.).

Между тем крупный акционер завода Ковентри, член Парламента Сэм Робертс заявил в Палате, что в „случае нужды“ Крупп „может в один год построить полное вооружение для десяти линейных кораблей“—явная ложь, если не хуже. Этот джентльмен еще несколько раз бросался в атаку и даже намекал, (в то время он был одним из директоров Шеффилдской Банковой Кампании) на „желательность морского займа“. В июле правительство решило построить четыре очередных линейных корабля, дав таким образом „патриотам“ те восемь судов, которых они так долго ждали.

М-р Асквит сказал, что теперь имеются „возможности“ производить в достаточном количестве орудийные установки:

„Были приняты меры, давшие, я рад сказать, благоприятные результаты; недочеты, имевшиеся в этом отношении совершенно устранены, и эти заказы... должны быть даны без замедления“.

Но не в Вуличе. Три дня спустя Мак-Кенна сказал Круксу:

„Мы не собираемся делать заказы (на установки) в Вуличе, где в настоящее время средства производства недостаточны“.

Армстронг-Уитворт недавно создали новые „возможности“; Виккерс расширялся, и говорили, что Бирдмор собирается устраивать завод для выделки орудийных установок.

Вот что очевидно подразумевал Асквит, но он высказал это в несколько иных выражениях.

Заказы были распределены следующим образом:

Один линейный корабль Армстронгу-Уитворту,
один линейный крейсер Виккерсу,
один линейный корабль Уильяму Бирдмору,
один линейный корабль Темзскому Железоделательному заводу.

Три комплекта установок (всего 14) — Виккерсу и Армстронгу-Уитворту и один комплект (5) — для „Конкуэрора“, строившегося в Далмюре—Артиллерийскому Заводу в Ковентри.

В следующую зиму были заказаны линейные крейсера „Аустрэлиа“ для Австралии — в Клайдбэнке, и „Нью-Зилэнд“ для Ново-Зеландии — в Ферфилде, а восемь установок для них — Виккерсу и Армстронгу-Уитворту. Бирдмор начал выделывать артиллерию и в 1909 г. доставил свои первые тяжелые морские орудия для строившегося на казенной верфи „Нептьюна“. Это был ответ на постройку установок, начатую фирмой Ковентри на Клайде. Затем производство установок в Далмюре было прекращено и „утренняя и вечерняя вражда“ между Далмюром и Паркхедом с одной стороны и Клайдбэнком, Скотстауом и Ферфилдом — с другой пришла, повидимому, к концу.

Вот как выгодна народу капиталистическая конкуренция. В данном случае она раздула морской бюджет до гигантской цифры, призвала огромную массу общественно бесполезного капитала и рабочих рук на Клайд, создала безрассудную программу, явившуюся результатом лживой агитации, и породила взаимную подозрительность и ожесточенное соперничество между Англией и Германией.

Если бы злосчастное предприятие в Ковентри лопнуло, оно могло бы потянуть за собой Ферфилд, Кэммель-Лэрда и Брауна и, во всяком случае, способствовало бы их удалению с военно-промышленного рынка. Если бы они перестали быть морскими подрядчиками адмиралтейства, они потеряли бы много заказов на коммерческие суда.

С другой стороны Бирдмор буквально глотал капиталы и давал несоответственно малую прибыль. Каждая группа, скажете вы, стала бы конкурировать с другой, понижая

цены. Да. До тех пор, пока слабейшая не вошла бы в милость, и тогда обе объединились бы и повысили цены.

Издатель „Ежегодника Морской Лиги“ описывает эту горячку, „как один из величайших парламентских обманов, которые когда либо были преподнесены избирателям“.

А „Морской Ежегодник“ (за 1910 г.) замечает, что было заказано восемь судов, когда на самом деле было достаточно шести. Но заказ шести судов значил бы, что Ковентри не получит постройки установок и орудий, а Клайдбэнк и Ферфилд останутся без линейных крейсеров.

И в какой бы степени „горячка“ не отзывалась на боеспособности английского военного флота, но таковы были ее причины.

Борьба за морское могущество. Последняя фаза.

В предшествующих главах мы проследили ход развития британской морской силы и сравнили ее с германской в годы между принятием Морского Закона 1900 г. и большой британской программой 1909—1910 гг.

В 1910 г. германские сметы предусматривали постройку трех линейных кораблей: — „Принц-регент Луитпольдт", „Король Альберт" и „Кайзерин" и одного линейного крейсера „Зейдлиц". В 1911 г. немцы приняли и заложили еще три линейных корабля: „Кениг", „Эрзац Вейсенбург" и „Великий Курфюрст" и один линейный крейсер „Дерфлингер". На 1912 г. их программа намечала постройку двух дредноутов, и на 1913 г. — трех судов. Это все суда, на которые Германия могла расчитывать в мировой войне. Вероятно суда 1913 г. еще не вполне были готовы к действительной службе. В 1912 г. несколько замедлился темп постройки, но зато провели новую поправку к морскому закону, предусматривавшую закладку двух дополнительных дредноутов, одного в 1913 году и другого позднее. Их новые суда, если не по силе артиллерии, то по водоизмещению, не отставали от новейших судов Англии.

Адмиралтейство провело постройку в 1910 г. четырех линейных кораблей „Одэшес", „Эджекс", „Сентьюрьон" и „Король Георг V"; в 1911 г. еще четыре линейных корабля: „Айэрн Дьюк", „Молбро" „Эмперор оф Индиа", и „Бенбоу" и одного линейного крейсера „Тайгер"; в 1919 г. — четырех быстроходных линейных кораблей и еще одного, подаренного Малайскими государствами: „Куин Элизабет", „Уорспайт", „Вэлиент", „Бархэм" и „Мэлейа", наконец пяти в 1913 г.: „Рояль Соверен", „Рояль Ок", „Рэмиллиз", „Ревендж" и „Резольюшен" — все линейные корабли.

Тем временем Германия с 1906 г. строила по два легких крейсера в год, начиная с „Эмдена" в 3.952 тонны в

1906 г. до 4.832 тонного „Карльсруэ“ в 1911 г. и позднейших судов. Англия же построила пять в 1908 г., четыре в 1909 г. и по три в 1910 и 1911 гг. В 1912 г. появился новый тип „истребителя истребителей“, и на три ближайших года была принята постройка восьми таких судов в год. Все легкие крейсера Англии были тяжелее и сильнее вооружены, чем германские того же типа, хотя, быть может не так быстроходны. Немцы строили ежегодно дюжину истребителей; англичане шестнадцать. Каждый год они строили двойное, против Германии, число подводных лодок. Таковы сравнительные судостроительные программы Англии и Германии.

Тринадцать из шестнадцати немецких и девятнадцать из двадцати семи английских легких крейсеров были заказаны частным фирмам. Львиную долю германских заказов получили Крупп и Везерская Компания; из английских семь судов было заказано акц. о-ву „У. Бирдмор и Ко“. Все суда Англии строились фирмами, принадлежавшими к промышленно-финансовой „клике“.

Английские истребители строились одинадцатью фирмами, германские — Круппом, „Вулканом“ и Шихау; подводные лодки в Англии строились главным образом у Виккерса, а некоторое число их—у Армстронга-Уитворта (тип Лебеф) акц. о-ва Скотта в Гриноке (тип Лауренти) и на казенной верфи в Чэтэме. Немцы строили свои подводные лодки у Круппа и на данцигской казенной верфи.

Немцы были несравненно слабее одних англичан, не считая даже остальных союзных флотов. А кроме судов, предусмотренных в собственной программе адмиралтейства имелось еще несколько линейных кораблей, которые в начале войны были включены в состав английского флота; обстоятельства, сопровождавшие закладку и постройку этих судов, поистине необыкновенны. Мы уже упоминали о тайне бразильских дредноутов, постройка которых обсуждалась в апреле 1904 г. и которые были заложены в апреле 1908 г. и о которых французский журнал „Морское Обозрение“ писал:

„По сообщению „Морской и Военной Летописи“ и многих газет есть основание думать, что если бы горизонт внезапно омрачился, то под угрозой вооруженного столкновения английское правительство будет вынуждено поступить с этими тремя судами так же, как с линейными кораблями „Трайумф“ и „Суифтшур“, приобретенными в 1903 г. у чилийского правительства“.

Постройка третьего линейного корабля „Рио-де-Жанейро", была отложена; как говорят, элсвикская фирма хотела установить на нем 15″ орудия годом раньше, чем адмиралтейство ввело эти орудия в нашем флоте. Бразилия не пошла на огромные, потребные для этого затраты, и Армстронг-Уитворт решили вооружить его семью парами 14″ орудий. Корабль был настолько усовершенствованного типа, что журнал „Энджинир" высказывал предположение, что он откроет новую эру в постройке дредноутов.

Что еще замечательнее, он был заложен 14 сентября, менее, чем через два месяца после агадирского инцидента; по свидетельству м-ра Херда он строился согласно спецификации адмиралтейства Англии и что он, к счастью, был задержан в английских водах и не достался Турции немедленно после окончания постройки. В то время, как „Айэрн Дьюк" был построен и сдан в двадцать семь месяцев, автор видел испытания „Рио-де-Жанейро" на Тайне через тридцать четыре месяца после его закладки. Первоначально названный „Рио-де-Жанейро", он в декабре 1913 г. был продан Турции, причем часть денег для уплаты за него была авансирована парижским банком Перье; наконец, в начале мировой войны он был взят англичанами под названием „Эджинкорт".

6 декабря 1911 г. Виккерс заложил „Решадие" для Турции. Это был корабль, совершенно однотипный с „Айерн Дьюком". Он, точно также, хотя был начат за месяц до „Айерн Дьюка", все еще вооружался и обшивался броней в июне 1914 г., когда флагманское судно адмирала Джеллико „Айерн Дьюк" было уже два месяца, как сдано. „Решадие" теперь называется „Эрин".

„Альмиранте Латорре", заложенный 15 декабря 1911 г. в Элсике для Чили, вооруженный десятью 14″ орудиями (подобно тому, как предполагалось вооружить немного более ранние германские линейные корабли 1911 г.), был конечно ответом на два аргентинских линейных корабля и один бразильский линейный корабль, строившийся на соседнем эллинге. Теперь он называется „Канада". Вероятно однотипный с ним корабль „Альмиранте Кохрен", заложенный немедленно после спуска „Рио-де-Жанейро", также сделается английским кораблем.

Благодаря ряду счастливых случайностей, эти четыре судна были заложены осенью и зимой 1911 г., вполне соответствовали британскому типу судов, и три из них были почти закончены летом 1914 г. Конечно, они не фигуриро-

вали в оффициальных изданиях, и Парламент не отвечал за их постройку. Правительство, обманутое в своих надеждах на три канадских дредноута и вынужденное вследствие этого ускорить постройку трех заказанных по контрактам линейных кораблей „Рэммиллиз", „Резольюшен" и „Ревендж", решило, что все три корабля ниспосланы ему в готовом виде самим небом. Повторяем, это было одно из исторических совпадений, доказывающих, что провидение всегда благоприятствует тем, кто борется за свободу.

В 1912 году Черчиль установил норму постройки судов на 60% дредноутов больше, чем германская. В интервью с корреспондентом „Джорнале д'Италия" осенью 1914 г. он сказал:

> «Мы начали с значительного морского превосходства над Германией, приближающегося скорее к отношению двух к одному, чем шестнадцати к десяти. В ближайшие двенадцать месяцев у нас будет вдвое больше готовых линейных кораблей... чем в Германии».

Разумеется Германия знала это. И Германия была бы очень довольна получить соответствующий эквивалент, если бы кто нибудь, кроме Греции, был настолько безрассуден, чтобы обратиться к ее судостроителям с заказом серии судов сомнительной боевой полезности.

Флоты остальных воюющих.

Одним из самых любопытных явлений в современном военно-морском и военно-сухопутном развитии и международных сношениях была зависимость итальянцев во всем, что касалось постройки флота и артиллерии, не от своей союзницы — Германии, а от Англии и Франции. Нет ничего более необъяснимого, как доверие, оказываемое итальянским правительством, лишенным этих столь существенных для его политической и экономической независимости форм народного богатства, не Круппу и другим германским фирмам, а Виккерсу, Армстронгу-Уитворту и французским военным промышленникам, в то время, когда английский и французский военные министры говорили своим парламентам о необходимости, при составлении судостроительных программ, учитывать усиление итальянского флота.

С самого заключения союза Франция помогала России в постройке ее флота. Подобным же образом Англия давала советы и оказывала помощь Японии, а Германия содействовала Австрии и Турции; но Италия составляла единственное исключение из общего правила. В течении полувека Италия опиралась на английских судостроителей и оружейных заводчиков. Прежде она обращалась со второстепенными заказами к Германии, а последнее время — к Франции. С 1898 по 1909 г. Италия приостановила свое морское строительство, но в марте последнего года была объявлена новая программа. Предполагалось истребование кредитов в 200 мил. франков, — 70 мил. на береговые укрепления, 8 мил. на оружие и 122 мил. на флот. Это было на следующий год после аннексии Боснии-Герцеговины Австрией.

В июне 1909 г. был начат постройкой „Данте-Алигиери“ — первый итальянский дредноут. В 1910 г. были заложены еще три дредноута, а в 1912 и 1913 — по два дредноута в год. Броня была заказана обществу Терни, но

большая часть ее была фактически доставлена шеффилдскими и мэнчестерскими фирмами и остальными компаниями Бетлеэм и Карнеджи.

Крупные орудийные установки для „Данте Алигиери“ и для „Леонардо да Винчи“ строились в Барроу, и есть сильное основание думать, что в середине лета 1914 г. в мастерских Виккерса сооружались установки для 15″ орудий новейших дредноутов. Другими словами, существенные части итальянских линейных кораблей доставлялись из Англии, в то время, как Италия еще состояла в союзе с Германией.

Италия имеет несколько крупных военно-промышленных и военно-судостроительных компаний. На первом месте стоит акц. о-во Армстронг-Поццуоли в Неаполе. Это предприятие было основано Армстронгом в 1884 г. по настоятельной просьбе итальянского морского министерства и Джордж Рид покинул свою должность добавочного морского лорда адмиралтейства и занял в новом предприятии место директора-распорядителя на месте. Директором в Риме был бывший офицер итальянского военного флота капитан Альбини, впоследствии сенатор. В 1895 г. все рабочие были итальянцы, но десятники были англичане. Директора были итальянцы, но фактически собственниками, после образования отдельной компании в 1896 г., оказались Армстронг-Уитворт. Общество ожесточенно конкурировало с судостроительной и оружейной компанией Эд. Ансальдо и К°, в Генуе, основанной в 1853 г. по приказанию графа Кавура и руководимой впоследствии синьором Перроне. В 1903 г. Армстронг-Уитворт.

> «Ввиду своей долголотней связи с итальянским правительством и с целью укрепить положение компании в Поццуоли и других местах... приобрели интерес в этой фирме. (Ежегодный отчет Армстронга-Уитворта. Сентябрь 1904 г.)».

В 1911 году официальным названием общества было уже „Итальянское Акционерное Общество Дж. Ансальдо, Армстронг и К°“.

За последние четыре года в Сестри-Понентэ были устроены мастерские для выделки брони и морских орудий, а около 1910 г. был расширен и завод в Поццуоли.

Поццуоли пользуется сталью Терни. Общество Терни было также основано в 1884 г. под названием „Общество Доменных Печей, Чугунных и Сталелитейных заводов

Терни". В 1902 г. судостроители братья Орландо в Легхорне, судостроители Одеро в Генуе и общество Терни купили Эльбанские железные рудники и образовали большой металлургический синдикат. В 1905 г. они совместно с Виккерсом решили устроить орудийный завод в Специи

> «для того, чтобы дополнить, вместе с заводом Армстронга в Поццуоли, имеющиеся в Италии средства удовлетворения потребностей правительства... во всем, что касается орудий и военного материала — (Проспект Виккерса, 1908 г.).»

Это и было „Итальянское Артиллерийское и Оружейное Общество Виккерс-Терни", председателем правления которого был Альберт Виккерс.

В 1906 г. Одеро и братья Орландо образовали „Соединенные военные верфи" в Генуе, а Акц. о-во „Судостроительная и Машиностроительная Компания Палмера" соединилась с Туринским обществом автомобилей „Рапид", чтобы создать „Савойский завод моторных лодок".

Помимо того, Виккерс-Терни и их соединение были заинтересованы в „Компании Фиат Сан Джорджо" в Муджиано (строившей подводные лодки и пр.).

Всем этим предприятиям британские фирмы оказывали „техническую" и „финансовую" поддержку, снабжали их сырьем и т. д. и т. д. Вот что можно сказать об Италии.

Около 1909 г. Виккерс и Армстронг-Уитворт соединились с Хоккаидской Угольной Компанией и некоторыми японскими морскими офицерами и устроили Мурорaнский Сталелитейный завод для снабжения японских судов орудиями, броней и поковками. Это было тоже только подставное общество, благодаря которому британские фирмы, а главное Армстронг-Уитворт могли держать в руках японские таможни.

Японские Ротшильды — компания „Мицуи Буссан Кайся" действовали, как представители Виккерса, пока они не оказались замешаны в некрасивый скандал с постройкой „Конго".

„Японское акц. О-во Взрывчатых Веществ" имело небольшой завод близь Токио и действовало, как представитель тех интересов промышленности взрывчатых веществ, которым оно принадлежало — именно Армстронга-Уитворта и Динамитного Треста Нобеля. В 1910 г. Япония предприняла постройку четырех линейных крейсеров, в том числе „Конго" и „Хией"; в связи с заключением контрактов

на последние, Виккерс и другие британские военно-промышленные фирмы показали себя в довольно некрасивом свете. Около того же времени Япония заложила несколько гигантских линейных кораблей.

Круги, участвовавшие в воссоздании морского и сухопутного могущества России и оказывавшие этой промышленно неразвитой империи финансовую, техническую и производственную поддержку, представляли столь разнообразные и многочисленные интерсы, что даже затрудняешся при попытке анализировать их.

Россия нуждалась в полном воссоздании своего флота после дальне-восточного разгрома и была застигнута Германией в то время, когда эта задача далеко еще не была исполнена. Ее издержки в этой области поднялись с 87.000.000 рубл. в 1907 г. до 250.398.000 р. в 1914 г.

В 1905 г. Россия заказала у Виккерса сильно бронированный крейсер „Рюрик", но после этого постройка новых судов на некоторое время приостановилась. Однако, в марте 1906 г. царь утвердил программу, расчитанную на девять лет, а летом 1907 г. адмирал Скрыдлов приехал в Париж для ведения переговоров о воссоздании русского флота. В то время в английской печати писали, что Франция настаивает на своем праве получить большую часть заказов на новые военные суда.

> «Заказ военных судов во Франции является одним из главных условий для устройства нового русского займа во Франции». — (Морская и военная летопись от 6-го июня).

Россия хотела строить свои суда частью в Германии, частью в Англии, — что было весьма тактично с ее стороны. Так как Россия предполагала истратить на свой флот 1.600.000.000 франков в семь-восемь лет, то было вполне естественно, чтобы Лионский кредит, Учетная Контора, Парижский Унион и Банк Перье отстаивали интересы Морских Сталелитейных заводов, Верфей Средиземного моря, Шнейдера и Верфей Жиронды, с которыми они все были связаны.

Начало постройки русских военных судов значительно задержалось. В 1908 г. было решено строить их в России, из русских материалов и русскими рабочими. Предстоявший в начале выбор между английскими, французскими, немецкими и итальянскими судостроителями свелся к английским и итальянским, а в конце концов пал на русские

верфи. Несколько раз Дума отказывала в морских кредитах, но наконец, заказы были даны, рабочие наняты, и Балтийский завод и Новое Адмиралтейство в конце 1908 г. вошли в соглашение с акц. о-вом „Джон Браун и К⁰", а 16-го июня 1909 г. были заложены четыре линейных крейсера [1]). В октябре 1911 г. были начаты постройкой три линейных корабля для Черноморского флота — два на казенной верфи в Николаеве и один на частном заводе там же.

Два из них строились под наблюдением Джона Брауна и К⁰, а третий на Николаевской верфи акц. о-ва „Виккерс", которое арендовало русское частное предприятие, первоначально основанное группой бельгийских финансистов в 1895 г.

Путиловский завод, Петроградский Металлический завод, Русское общество и Ланге, Беккер и К⁰ все были заняты усиленной постройкой крейсеров и эскадренных миноносцев.

Ланге, Беккер и К⁰ были просто отделением Нормана и К⁰ в Гавре; Франко-Русский завод, строивший машины для двух из балтийских дредноутов, зависел от французских компаний, „Сен Шамон". „Братья Маррель" и „Шатильон-Коммантри". „Русский Провиданс" в Мариуполе был также отделением Шатильон-Коммантри. Шнейдер господствовал над Русским обществом и имел отношение к Мотовилихинскому заводу в Перми.

Уже несколько лет крупные французские компании вместе с Виккерсом и Джоном Брауном настойчиво вытесняли из России германские интересы.

Скода напрасно пытался получить концессию на сталелитейный завод вблизи Путиловского и Невского заводов в Петрограде и если бы война началась несколько позднее, то Путиловский завод, при помощи Виккерса и Крезо стал бы, вероятно, более независимым от Круппа в смысле снабжения сталью. Есть основания полагать, что Никополь-Мариупольский Бронепрокатный завод в смысле получения сырой стали также в значительной мере зависел от Круппа.

В удовлетворении потребностей как флота, так и армии, Россия встречала серьезные затруднения вследствие малого развития ее металлургических и военно-промышленных за-

---

[1]) Автор говорит о линейных кораблях типа „Полтава" (прим. перевод.).

водов. В смысле снабжения многими сырыми материалами она зависела от Германии и Австрии, откуда получала также большую часть станков. Пушки, машины и броню ей приходилось в большом количестве ввозить из Англии и Франции, в результате чего она, после начала мировой войны, оказалась фактически отрезанной и лишенной всего существенного для морских вооружений. Вот почему огромные издержки последних лет и колоссальная подготовка принесла ей так мало пользы. Германия нанесла удар прежде, чем Россия успела закончить оборудование своих новых заводов, не говоря уже о пуске их в ход.

В 1912 г. расходы России на флот увеличились на 55 мил. руб.; в 1913 г. — на 62 мил., а в 1914 г. — на 22 мил. Русский морской бюджет на 1913—14 г. был всего лишь на 223.000 ф. ст. меньше германского.

За это время франко-британские владельцы военных и сталелитейных заводов получили значительные барыши. Цена акций Никополь Мариупольского завода поднялась с 50½ р. в 1909 г. до 293½ р. в 1913 г.; акции Путиловского завода — с 75½, в 1908 до 145½, в 1913, а дивиденды Петроградского Металлического завода — с нуля в 1909 г. до 12% в 1912 г.

Подобно тому, как возрастали расходы на флот в России, они возрастали также и во Франции, и этому росту соответствовало повышение дивидендов французской военной промышленности.

С весны 1905 г. во Франции наблюдалось стремление требовать и предпринять усиленную военно-морскую подготовку. Сметы на 1906 г. предусматривали постройку шести линейных кораблей, из которых четыре были начаты в 1907 г. и два в 1908 г. Таким образом г. Томсон совершенно изменил бережливую политику радикала Пельтана и подготовил путь к возрождению французского флота. В 1906 г. бòльшая часть французского флота была переведена в Тулон, а в Па-де-Кале было оставлено только три линейных корабля и шесть крейсеров. В то же время морской министр заявил, что Франции нужно еще двадцать линейных кораблей. Осень 1908 г. была свидетельницей сильной агитации, во Франции, как и в Англии, в пользу переустройства флота, и в январе 1909 г. „Либертэ“ предсказывало огромное усиление его в недалеком будущем. В то время, как наши алармисты кричали о том, что „нам нужно восемь“, „Тан“ оплакивал „полный застой“ во французском флоте. На той же неделе, когда Мак-Кенна объя-

вил о закладке четырех предусмотренных программой линейных кораблей, адмирал Буэ де Лаперьер сделался французским морским министром и начал вносить свои новые предложения. Новая программа на 1910 г. должна бы быть усилена на 38 мил. фр., предполагалось внести дополнительную смету на постройку трех новых линейных кораблей, и в ту же осень казенные и частные верфи и военнопромышленные фирмы приступили к приготовлениям. В феврале кабинет одобрил проект закона о постройке двадцати восьми линейных кораблей и броненосных крейсеров действующего флота и десяти крейсеров для службы в дальних морях; программа должна была быть исполнена к 1922 г. Когда радикалы и социалисты начали вносить в законопроект поправки, Лаперьер решил провести органический морской закон, который изъял бы расходы Франции на флот из ведения Палаты Депутатов точно так же, как морской закон 1900 г. освободил расходы на флот Германии от контроля Рейхстага.

„Целью является — установить судостроительную программу на ближайшие десять лет и раз на всегда типы судов и состав необходимого Франции флота; и это, действительно, кажется единственный способ укрепить положение флота Республики в ряду морских держав и обеспечить разумное использование морских кредитов".

(Морская и Военная Летопись 16 февраля 1910 г.)

Новый закон, принятый в 1910 г. предусматривал содержание двух эскадр в Средиземном море и оставлял только суда береговой обороны в Английском Канале, где, как писалось в Морском Ежегоднике за 1910 г.,

„адмирал несомненно предполагает, что Франция найдет морского союзника".

В 1912 г. Делькассэ в бытность свою морским министром, решил, что программа должна быть закончена к 1919-му вместо 1922 г. и что в 1913 г. будет начата постройка не двух, а четырех линейных кораблей. Эти суда должны были быть готовы к лету 1916 г.

В 1913 г. Делькассэ был сменен Боденом, председателем французской Морской Лиги, который внес в программу поправки в виде трех новых линейных кораблей и требования ускорить постройку. В том же году Комиссии Палаты и Сената одобрили дополнительную программу в восемь линейных кораблей, и Морской министр пожелал установить норму не в двадцать восемь, а в пятьдесят четыре линей-

ных корабля. Франция открыто собиралась соперничать с Германией „на море, как и на суше".

В 1914 г. французские кредиты на новое судостроение составляли 10.730.520 ф. ст.; а германские — 10.574.033 ф. ст. Корабли 1913 г. должны были стоить 3.400.000 ф. ст. каждый и нести по двенадцать 13,4″ орудия. Частные фирмы получили еще работу, и „нелепая монополия" казенных арсеналов во всех областях была уничтожена.

С 1903 г. военно-промышленные фирмы, объединенные в две большие палаты — синдикаты военных судостроителей и строителей военного материала, пожинали большие барыши вследствие оживления военного судостроения и усиленной подготовки армии. „Морское Общество" увеличило свои доходы с 6.817.000 фр. в 1908 г. до 13.567.000 фр. 1913 г.; „Мастерския в Сен-Назере" — с 2.229.000 фр. в 1908 г. до 4.034.000 фр. в 1912 г.; „Компания Шатильон-Коммантри" — с 7.756.000 в 1908 г. до 13.162.000 в 1912 г. В 1913 г. Шнейдер и К° выплатили дивиденд в 20%, иих 360-франковые акции котировались в 2.210 фр. Поставщики военного материала всех ныне воюющих стран, а в особенности стран Согласия, наслаждаясь продолжительным периодом процветания, благодаря морским заказам.

Германия и Австрия безусловно не поспевали в этой борьбе за морское могущество, и война застала Австрию почти беззащитной на море. Ее дредноуты, как и русские, заканчивались очень медленно, и исполнение ее программы откладывалось из-за скудости средств, которые она могла уделять этой отрасли своих вооруженных сил.

В Триесте и Фиуме строились четыре дредноута, но они вряд ли могли быть закончены ранее 1915 г. За несколько лет до войны постоянно носились слухи о новых постройках, но они замолкали, как только поднимался вопрос об издержках.

Если исключить подводные лодки и истребители, австрийский флот вряд ли можно вообще принимать в расчет.

Что же касается турецкого флота, то он был так хорошо организован миссией, посланной британским адмиралтейством в декабре 1908 г., когда адмирал Деглэс Гэмбл сделался морским советником турецкого правительства, что в декабре 1911 г. был заказан акц. о-ву „Виккерс" и заложен „Решадие"; в 1913 г. был куплен у Бразилии „Рио-де-Жанейро" примерно за 3 мил. фр. ст., причем часть денег была получена от парижского банка Перье, а корабль получил название „Султан Осман"; а весной 1914 г. был заказан в Барроу и начат постройкой „Фати".

Контракты на суда были заключены частным соглашением с английской группой, которая затем арендовала на несколько лет Стамбульский арсенал и верфь, образовало „Императорскую Османскую Компанию Вооружений и Верфей“ с директорами по назначению Виккерса, Армстронга-Уитворта и Высокой Порты и деятельно занялось переустройством верфи, когда начало военных действий положило конец их деятельности.

„Решадие“ сразу превратился в „Эрин“, а „Султан Осман“ в „Эджинкорт“, и оба судна усилили „большой флот“ Англии. Рабочие вернулись из Константинополя, а Виккерс и Армстронг-Уитворт уплатили по предъявленным к выкупу облигациям.

Сухопутные вооружения 1904—1914 гг.

О сухопутных вооружениях периода 1904—1914 гг. можно сказать гораздо меньше, чем о морских приготовлениях, и это по нескольким причинам.

Морские вооружения, по самой природе своей, больше бросаются в глаза и всегда были гораздо интереснее и важнее для говорящего по английски населения земного шара. Никто не делал серьезных попыток скрыть развитие построек военных судов, и, даже если бы такая попытка была сделана, то было бы почти невозможно сохранить в тайне общие характеристики и число судов, кроме разве флотилий подводных лодок. Нельзя строить дредноуты, крейсера и истребители, не привлекая внимания, и их трудно держать в полузаконченном виде. Первичное вооружение главных судов определяется чертежом и остойчивостью судна. Прежде чем флот сможет заменить свои 13,5″ орудия 15-ти дюймовыми, должен быть создан новый тип корабля, требующий огромных расходов и усиленной работы строителей.

Нельзя строить и держать сокрытыми от взоров любознательных соседей флотилии легких крейсеров и океанских истребителей. Только подводные лодки могут быть построены тайно, и хотя и Англия и Германия строили их в количестве, неопределенном никакой программой, особенно в месяцы предшествовавшие войне, все же всякий штатский человек интересовавшийся этим вопросом мог с большой точностью установить количество строющихся лодок и скорость их постройки. Впрочем, истинный характер их минного и артиллерийского вооружения мог быть сохранен в тайне,

Но крупные суда, на которых до сих пор еще основывается морское могущество, требуют такого продолжительного времени для постройки и приведения в готовность, что внезапное усиление деятельности не может остаться незамеченным,

разве во время войны, когда густой покров тайны опускается на все, что делают адмиралтейства.

Между тем эта огласка вовсе не неизбежна для сухопутных вооружений. Здесь можно помешать нежелательному распространению очень многим сведениям. Шпионаж и передача технических секретов стали в Европе таким общим явлением перед войной, что каждое новое изобретение старательно скрывалось, и сложные подробности механизма затворов, заряжания, поглощения отдачи и установки дистанционных трубок ценились и охранялись от любопытных взоров гораздо тщательнее, чем элевзинские таинства. Франция и Германия, Австрия и Россия, — все старались сохранить в тайне от чужих артиллеристов, транспортников и инженеров не прерывное усовершенствование своего вооруженияи снабжения и разнюхать ревниво оберегаемые тайны своих соперников.

Артиллерийские журналы последнего десятилетия сообщают нам несравненно меньше, чем в восьмидесятых и девяностых годах. Несмотря на тесное переплетение военно-промышленных фирм и общность интересов капиталистов-промышленников, официальные секреты повидимому редко попадали из контор крупных подрядчиков к их компаньонам. Они складывали в общую массу сырье; они делились барышами, но их заветных тайн никто, кроме союзников их страны, не знал.

За последние двадцать лет полевая артиллерия перевооружилась три раза. Первый этап отмечен окончательным принятием скорострельной пушки между 1896 и 1899 г., второй относится к 1903 — 1906 гг. и, наконец, третий — к 1909 — 1912 гг.

Действительно, не успевал один цикл вооружений закончиться, как та или другая страна приступала к новому переустройству, и за ней следовали остальные. За тридцать лет участвующие в настоящей войне страны каждые пять или шесть лет совершенно переменяли свое сухопутное вооружение.

Они сначала перевооружали полевую артиллерию, а затем вводили новые гаубичные батареи. После этого их внимание обращалось к крепостям и береговым укреплениям, и не успевали они разрешить этот вопрос, как появление винтовки нового образца и еще более скорострельного пулемета снова возлагало на них новые заботы. Германская полевая артиллерия оказывалась устаревшей вследствие появления какого-либо нового орудия Шнейдера, затем

Крупп и Эрхардт снова востанавливали равновесие, после чего первое место занимал Шатильон-Коммантри между тем, как Скода делал бесполезной гаубицу Сен-Шамона. Так продолжалась эта безумная разорительная игра.

В 1903 г. перед войной с Японией русская артиллерия была заново вооружена Путиловым. В 1911—12 гг. была предпринята новая реорганизация. Было принято горное орудие Шнейдера, вероятно для действий в Карпатах и на Кавказе, и в 1913 г. шнейдеровская пушка для конной артиллерии. Когда разразилась война, было доставлено всего лишь 138 пушек. Поставка новых полевых пушек Депора едва ли была начата. Они должны были строиться Русской артиллерийской Компанией в Царицыне на Волге, где акционерное общество Виккерс вместе с главными петроградскими банками должны были выделывать артиллерию образца Депора, спроектированную компанией Шатильон-Коммантри. [1]) Сырье должно было поставляться Англией, сталь — отделениями французских фирм в России. а техническое руководство брали на себя Виккерс и французы. Не успела новая компания приступить к работам, как разразилась мировая война.

Русская тяжелая артиллерия выделывалась и выделывается на Путиловском и Обуховском заводах, а также на Ижорском Сталелитейном заводе и в Пермском арсенале. Военное министерство имеет еще пушечный завод (Александровский) в Петрограде. Взрывчатые вещества получались с Охтенского завода и еще десятка крупных пороховых заводов. Одним из источников снабжения было Русское Общество Пороховых Заводов, отделение вездесущей Кельско-Роттвейлерской Пороховой Фабрики. Другим источником было Франко-Русское Общество.

Производство ручного оружия сосредоточено главным образом в Туле, где оно возникло в 1696 г. в царствование Петра Великого; вероятно отрезанность от Германии и Англии в смысле возможности получать станки имела гибельные для него последствия. Россия имеет дюжину сталелитейных и оружейных заводов, но ни один из них не стоит на должной высоте технического развития, и лишь очень немногие из них независимы от иностранных источников снабжения и технической помощи.

---

[1]) Пушка Депора не была принята в России; цифра 138 относится к тяжелым полевым орудиям; Царицинский завод должен был строить тяжелые орудия. (Прим. перев.).

Италия гораздо меньше зависит от других стран, но ее заводы поддерживаются главным образом иностранным капиталом. Раньше она пользовалась сильной поддержкой Германии, но за последние десять лет она все больше сближалась с военной промышленностью Британии и Франции. Мы уже говорили о ее верфях и морских мастерских.

В 1906 г. недовольная своими полевыми пушками образца Терни, Италия заказала 105 батарей у Круппа. Прежде чем Крупп успел окончить сдачу, срок которой истекал в ноябре 1911 г., Италия в 1910 г. приняла для полевой артиллерии пушки образца Шнейдера и Депора. Не закончив еще прежнего вооружения, Италия провела кредит в 2 мил. ф. ст. на новые образцы.

Патенты Шнейдера были приобретены „Ансальдо, Армстронгом и К⁰“ в Генуе, куда были откомандированы от Шнейдера специалисты для создания опытного персонала. В 1911 г. завод Виккерса-Терни в Специи получил от компании Шатильон-Коммантри право использования патентов Депора и строил части орудий в собственных мастерских, передавая их в казенный арсенал, где они собирались под наблюдением итальянских артиллерийских офицеров.

В 1912 г. Терни выделывал винтовки, а Армстронг-Поццуоли доставил почти все тяжелые гаубицы, осадные орудия и крепостную артиллерию для альпийских укреплений на которые были истрачены огромные суммы между 1909 и 1914 гг., когда заводы Армстронга в Поццуоли и Сампьядерне были значительно расширены.

Франция, возлагавшая все надежды, и надо сказать, без достаточного основания, на скорострельную полевую артиллерию, предприняла полное переустройство своей артиллерии, которое должно было быть закончено к марту 1911 г. Она соорудила большое число добавочных батарей полевых пушек, главным образом системы Шнейдера, — знаменитых 75 мм. пушек. В 1913 г. было предпринято дальнейшее усиление полевой ариллерии, так как французы питали необыкновенное доверие к этому оружию. По каким-то причинам тяжелые гаубицы, проектированные в 1911 г., не строились, и война застала Францию без тех тяжелых орудий, какими Крупп так щедро снабдил Германию.

Однако, Франция была, повидимому, хорошо снабжена пулеметами, большею частью образца Готчкиса и Норденфельдта, хотя и не в такой мере, как Германия. Ее расходы и подготовка в отношении авто-броневиков, авто-

пушек и грузовиков представляются вполне достаточной, и в этом смысле Шнейдер и другие военно-промышленные фирмы были поддержаны высоко развитой автомобильной промышленностью республики.

Артиллерия Бельгии была доставлена частью Круппом, но главным образом Кокрилем в Серрен (Seraing), получившими крупные заказы весною 1904 г., а ручное оружие выделывалось частью на казенном заводе в Льеже, частью Национальной фабрикой Военного Оружия в Льеже — компанией, принадлежавшей почти исключительно немцам и ими управляемой и являвшейся держательницей патентов на маузеровские винтовки. Одной из горьких гримас мировой войны был тот случай, когда служащие этого завода в Эрстале мужественно обороняли его против германской пехоты, вооруженной маузерами, которые были сделаны на родине хозяев завода.

Артиллерия Сербии построена Шнейдером так же как и вооружение Болгарии во время Балканских войн. Действительно, во время Балканских войн престижу Крупповской артиллерии был нанесен сильный удар, и германские военные круги испытывали и выражали большую тревогу по поводу необыкновенного успеха французского образца полевых пушек. Шнейдер и Крупп вели впродолжение всей первой Балканской войны удивительную кампанию в печати, рекламируя заслуги, каждый своего орудия; субсидируемые ими газетные и телеграфные агентства снабжали газеты Балканских и других малых государств длинными рассуждениями о поразительных разрушениях, причиненных их различными произведениями.

Из малых государств семь обратились за артиллерией к Шнейдеру, а одиннадцать к Круппу. Первый прибегал к самым изумительным ухищрениям, чтобы догнать своего конкурента и взять над ним верх.

Если приготовления Германии были совершенно недостаточны для того, чтобы утвердить ее власть над морями или обеспечить ее торговлю, то ее сухопутные вооружения развивались по гигантскому и тщательно исполняемому плану. Техника германского милитаризма изумительна, и вся ее военная машина была доведена до высшей степени совершенства. Быстрота, с которой ее армии выступили в поход в начале войны, обилие снарядов всех калибров и всякого рода запасов, подавляющее количество и вес ее артиллерии, огромное число пулеметов и легкость, с которой ее начальники приспособлялись к меняющейся обста-

новке или перебрасывали один за другим корпуса с фронта на фронт, кажутся чудесным делом рук какого нибудь нового Цезаря, который сочетал со своим несравненным стратегическим гением все изобретения механического варварства.

Германская администрация сверху до низу отличается своей систематичностью. Военная машина Германии поддерживается всеми средствами самого высоко-развитого капитализма в мире. Финансы, дипломатия, промышленность, наука,—все действовало согласованно, и на подготовленном ими основании большой генеральный штаб привел в исполнение планы, терпеливо и тщательно разработанные за долгие годы упорного труда.

Автор полагает, что Германия все время ясно представляла себе, в каком направлении она двинется, когда ее соседи начнут смыкать кольцо вокруг нее и оказывать слишком сильное давление на ту или другую ее границу. Он не верит, чтобы Германия, несмотря на высокопарные речи кайзера и честолюбие Тирпица, считала, что ее будущее за океаном и что ее мароккская и африканская дипломатия были чем-либо иным, как маневром, имеющим целью отвлечь ее соперников от действительного направления ее движения — в Западную Азию.

Из очень внимательного изучения ее морской политики автор делает то заключение, что как бы она ни была рада убедить Францию, а особенно Британию в том, что она ищет своего будущего на море, на самом деле она непрестанно готовилась к расширению в том направлении, где она наилучшим образом могла использовать всю военную мощь, и где морская мощь Англии имела-бы наименьшее значение, а именно: через Балканы в Сирию и Персию.

Этот путь открывал перед ней самые верные виды на успех и сулил минимальное действительное сопротивление.

Все ее союзники — государства скорее с военно-сухопутными, чем с морскими традициями; они слабо развиты в промышленном и торговом отношении, а двое из них находятся под серьезной угрозой мощных соседей на северо-востоке и юго-западе. В настоящей войне, как и в приготовлениях к ней, эти союзники почти всецело зависели от Германии во всем, что касается сухопутных вооружений, и подпали целиком под промышленное господство и финансовое преобладание своей могучей покровительницы. Металлурги, машиностроители, химики и торговый класс Германии все яснее начинали сознавать, что от них придется

получать сырье для заводов и торговли, которое во время войны поддерживало бы промышленную мощь фатерланда.

Немцы исключительно хорошо использовали свои железные дороги, и немалой долей своих успехов они обязаны превосходству своих сообщений, тянувшихся в мировой войне непрерывно от Лилля до границ Египта и до центра России. Железные дороги дополняются речными транспортами по Рейну, Дунаю и Тигру и широчайшим использованием автомобильного транспорта.

Германский и Дрезденский банки и Венский Союз Банков создали железнодорожные компании и получили концессии для эксплоатации Балкан и Малой Азии, а затем получили от этих самых предприятий огромные заказы на материалы и подвижной состав для многочисленных сталелитейных и вагоностроительных заводов, в которых они заинтересованы вместе или порознь. Вот уже много лет, как почти все заказы турецкого правительства на железнодорожные материалы и общественные сооружения давались немцам, и самые ценные концессии на разработку минеральных богатств были также получены Германским Учетным Обществом, Дармштадтским, Дрезденским и Национальным Банком для своих металлургических предприятий в Вестфалии, Силезии, Моравии и Богемии.

Начиная с 1900 г. Оттоманское правительство оказывало предпочтение Крупповской артиллерии перед Армстронг-Уитвортовской как для морских, так и для сухопутных целей. За исключением материальной части, отнятой в начале первой Балканской войны у Сербии, почти все полевые пушки, гаубицы и горные орудия турецкой армии были сделаны Круппом. В 1914 г. у Виккерса было заказано около сорока батарей полевой артиллерии, которые летом строились в Шеффилде и конечно вошли в состав довольно скудной артиллерии британской армии. Легкое оружие было почти все германского происхождения, винтовки—системы Маузера и Манлихера.

В то время, как Турция была целиком вооружена полевыми пушками Круппа образца 1904 г., Болгария имела артиллерию системы Шнейдера обр. 1905 г. — но это было в дни ее вражды с Турцией. Все ее сухопутное вооружение было сделано у Шнейдера, и только со времени первой Балканской войны Болгария стала получать орудия у Германии. До тех пор, в качестве протеже России, она была заказчицей Шнейдера и К°.

Австрия, хотя еще номинально независимая, повидимому совершенно подпала под власть Германии в военных и морских делах. Это было только завершением процесса, который зашел очень далеко в области управления ее военно-промышленными фирмами и который был очень характерен для последних двенадцати-пятнадцати лет.

Крупнейшим военно-промышленным предприятием Австрии является завод Скода в Пильзене. Он был основан Эмилем фон Скода в 1869 г., как сталелитейный завод, и оставался чисто коммерческим предприятием до 1886 г., когда Скода начал производство броневых плит для сухопутных укреплений. В 1888 г. он выпустил свою первую гаубичную установку для 5,9″ мортиры и взял патент на новый пулемет.

В 1889 г. он начал производить полевую и прочую артиллерию, за постройку которой Австрию заставили приняться русские расходы на вооружение. В 1896 г. были сооружены новые пушечные мастерския и приступлено к производству морской артиллерии. Скода капитализировал свою фирму в 1900 г. незадолго до своей смерти и превратил ее в акционерное общество при помощи Кредитного Учреждения и Богемского Учетного Банка.

В 1903 г. тесная связь, поддерживавшаяся уже некоторое время с Круппом, получила осязательное выражение в соглашении о взаимном обмене патентами, и Скода фактически превратился в отделение Круппа. В следующем году оба они заинтересовались Путиловским заводом, которому они доставляли пушечную сталь, хотя и не обменивались с ним патентами. Это соглашение несомненно оказалось гибельным для русских, когда с первых дней мировой войны они уже больше не могли получать „лучшей Крупповской литой стали“.

Еще в 1908 г. Дж. Ансальдо, Армстронг и К⁰ в Генуе предложили Испании проект корабля с орудиями образца Скода. Фирма Скода имела рудники в Камберлэнде и в 1912 г. совместно с „Хартенбергской Патронной Компанией“ и „Австрийской Оружейной Фабрикой“ получила от Китая заказ на артиллерию и ручное оружие, взамен займа, устроенного ему ее венскими банкирами. Она становилась такой же вездесущей, как сам Крупп.

В 1909 г. — год после Боснийского кризиса — завод в Пильзене был значительно расширен и получил казенные заказы на сумму 7 мил. крон со сроком сдачи к 1914 г. В 1912 г. орудийные и механические мастерския были

снова расширены, а в следующем году компания заключила с венгерским правительством соглашение о постройке большого орудийного завода в Гиоре, в который казна должна была вложить 7 милл. крон, а фирма—6 милл.

Завод Скода был также тесно связан с „Австрийским Обществом Моторов Даймлера“, председателем правления которого был фон Скода. В 1912 г. компания Скода начала устанавливать на автомобили Даймлера свои тяжелые гаубицы, и эти чудовищные 28-сант. орудия произвели такие ужасные разрушения в бельгийских и польских крепостях.

Другим крупным австрийским военно-промышленным предприятием является „Каменноугольная и Железная Компания Витковица“ в Моравии, на которой работало нормально до 20.000 чел. и которая выделывала броню, орудийные стволы, снаряды, броневые купола и орудийные установки. Она входит в состав акц. о-ва „Никкельный Синдикат Стальных Заводчиков“, штал-квартира которого находится в Виккерс-Хаузе в Уэстминстере.

Третья крупная фирма — это Австрийская Оружейная Фабрика в Штейере, во главе которой стоял Манлихер и которая снабжает австрийскую армию его знаменитой винтовкой. Этот завод был основан в 1830 г. Первоначальный хозяин его Верндль построил винтовку, которая была принята в 1867 г., год спустя после того, как австрийцы испытали на себе ужасное действие игольчатого ружья Дрейзе под Садовой; в 1869 г. он образовал акционерное общество. В 1878 г. производительность этого завода равнялась 500.000 винтовок и штыков в год, и на нем работало свыше 3.000 чел. На нем выделываются винтовки Маузера, Гра и Манлихера, и в настоящее время компания объединена с „Германской Оружейной и Снарядной фабрикой“ и „Бр. Болер и К⁰. Связующим звеном здесь, как и во многих других предприятиях, является др. Пауль фон-Гонтард, директор-распорядитель германской компании. Динамитное объединение Нобеля также имеет завод в Праге.

Поразительное синдицирование германских металлургических предприятий, в которых заинтересованы Леве - Крупп - Нобель представляется всеобъемлющим, а разветвления и международные связи — почти бесконечными.

В связи с этим трехглавым чудовищем и под властью Леве находится „Общество Моторов Даймлера“, управляв-

шее в свою очередь „Французским Обществом Мерседес“ в Париже, которое обслуживало Францию и французские колонии. В Англии оно было представлено акц. о-вом „Майлнз-Даймлер, Мерседес“, которым здесь управляло акц. о-во „Чилуортская Пороховая Компания“, отделением Виккерса, Армстронга-Уиторта, Нобеля и Кельнско-Ротвейлерской Пороховой фабрикой. Косвенно, оно имело большое число акций „Австрийского Общества Моторов Даймлера“. Этот австрийский компаньон завода Скода имел также связи в Британии, так как владел половиной акционерного капитала „Компании Воздушных Моторов Бирдмора и Австрийского Даймлера“, другим владельцем которой было акц. о-во „У. Бирдмор и К⁰“ и на которую работает акц. о-во „Аррол-Джонстон“ в Демфрисе, предприятие, в котором сер У. Бирдмор владеет тремя четвертями акций.

Германское имперское правительство обратилось не к отдельным, работающим на себя, предприятиям, а к одной высоко организованной системе компаньонов, работающих сообща, с общими целями, одновременно для барышей и для создания национальной мощи; оно обратилось к Круппу за несметными батареями своих разнообразных орудий, начиная с минометов и маленькой горной пушки и кончая огромными гаубицами, из которых с расстояния в 25 миль обстреливали Дюнкирхен; к Эрхардту — за его полевыми орудиями и многими типовыми частями; к Германской Оружейной фабрике за несчетным числом пулеметов, тысячью тысяч автоматических ружей и магазинных винтовок и за мириадами патронов для ручного оружия; к Даймлеру в Аугсбурге и Нюрнберге за колоссальными обозами грузовиков; в Кельн к Ротвейлеру и к другим участникам „Порохового Картеля“ за взрывчатыми веществами и зарядами.

Не так то легко обозреть новейшие приготовления Германии к сухопутной войне. Тут читаешь о создании новых армейских корпусов, о постройке казарм и складов, о принятии миллионных кредитов, но очень мало о том, как они были истрачены на заводах военно-промышленных фирм.

В 1912 г. в Рейхстаг был внесен новый законопроект об армии, предусматривавший создание двух новых армейских корпусов, одного на востоке, другого на западе, и другие меры для усиления армии, требовавшие до 1917 г. расхода в 22.025.000 ф. ст. Необходимость этих изменений

была объяснена нарушением равновесия на Ближнем Востоке вследствие ослабления Турции.

Это дало Франции официальный повод восстановить трехлетнюю военную службу, которая была принята 4-го марта 1913 г. под угрозой дальнейшего усиления германской армии. Эта мера увеличила мирный состав армии на 230.000 чел. и потребовала единовременной затраты в 440 мил. фр., понижения призывного возраста с 21 до 20 лет и увеличения на 144 мил. фр. ежегодного расхода на армию. Месяц спустя в Германии был обнародован новый закон об армии, предусматривавший увеличение ее на 136.000 чел., ежегодного призыва 63.000 рекрутов, создания трех новых полков пешей [1]) артиллерии и многих новых пулеметных рот, единовременной затраты 52 мил. ф. ст. и увеличения ежегодного бюджета военного ведомства на 9.500.000 ф. ст.

Бетман-Гольвег свалил это на французский закон о трехлетней службе и на „небывалое еще“ переустройство русской армии. Германия вооружалась и перевооружалась до зубов и вероятно обращала на материальную часть гораздо большее внимание, чем думали ее соседи. С 1912 по 1914 г. кузницы и мастерския Европы гудели и звенели от усиленных военных приготовлений.

Вуличский арсенал работал день и ночь над выделкой снарядов, а Виккерс в июле 1914 г. имел столько заказов, что их хватило бы ему на полных два года. Шеффилдские прессы скрипели от работы над снарядами для Италии, Турции, России и Британии. Россия перевооружала свою артиллерию, создавала новые армейские корпуса и собиралась истратить 260 мил. ф. ст. на стратегические железные дороги к польской границе. В июне 1914 г. она отложила 100 мил. ф. ст. на годовую потребность одной только армии.

Зимой 1912—13 г. Бельгия ввела у себя всеобщую воинскую повинность и предполагала в 1914—15 г. довести свою армию с 35.000 чел. до 57.034 чел. Контингент новобранцев был увеличен на 1913 г. с 19.000 до 32.000 чел., а состав военного времени доведен до 330.000. Ведение военных действий и мобилизации было еще в марте 1912 г. передано из военного министерства во вновь образованный генеральный штаб, перемена, о которой наш „Ежегодный

---

[1]) Так в Германии называлась тяжелая артиллерия.
(Примеч. переводч.)

Реестр" (стр. 358) отзывается как об „очевидной победе милитаристов".

Австрия призвала на 31.000 больше новобранцев и держала свою армию мобилизованной в течение большей половины 1912—13 гг.

Везде барабаны Армстронга все громче били тревогу перед борьбой, которая теперь уже не могла быть отложена на долгий срок.

Начало войны.

Когда в августе 1914 г. современная европейская цивилизация, казалось, рухнула, а примитивные инстинкты человека вылились в ужасы мировой войны, это было на самом деле кульминационной точкой могучей борьбы, обострявшейся с каждым годом. Когда Германия и Австрия встали на полях сражения лицом к лицу с Англией, Францией и Россией, воюющие державы лишь продолжали старинный спор в новой, более разрушительной форме. Сочетания противоположных интересов, представляемые различными государствами и империями, уже много лет вели между собою молчаливую, разорительную войну. Подобно тому, как остальные воюющие державы ввязались в борьбу после начала активных военных действий, так еще раньше до войны нейтральные державы присоединялись к Франции или Германии в предшествующей стадии дипломатической борьбы.

Вторжение в Бельгию, угроза Сербии, были только дипломатическими эпизодами, выявившими уже существующее несогласие. Они вызвали разрыв в подходящий психологический момент.

Противоречия между большими капиталистическими группами, господствовавшими в Центральных Державах и Четверном согласии, должны были рано или поздно получить разрешение. Государства боролись не только за рынки сбыта и пригодные для колонизации области, но и за источники сырья, существенно необходимого для вероятного развития промышленности на много лет вперед. Великая война была вызвана не столько всемирным характером, который приняла торговля, сколько изменениями, происшедшими за последнее поколение в способах производства. Соперничающие промышленные объединения естественно старались монополизировать лучшие источники сырья и отрезать своим конкурентам доступ к богатствам, необхо-

димым для успешного производства. Многие экономисты утверждают, что народы торгуют не в качестве представителей различных национальностей и что делать разницу между „моей родиной" и „твоей родиной" крайне неразумно. Это, вероятно, действительно устарелые понятия, и с ними должны бороться все сознательно изучающие общественные явления.

Тем не менее при современном устройстве мира и в современном политическом хаосе враждебных одна другой государственных систем, отдельные люди и компании в некоторых, весьма важных отраслях промышленности ведут дела именно как англичане или германцы. Государство заинтересовано в том, чтобы обеспечить за своей военной промышленностью самые богатые, дешевые и редкие естественные запасы и тем самым поддержать ее захватные стремления. Также точно оно заинтересовано в том, чтобы воздвигать всякие препятствия на пути развития военной промышленности других государств, с которыми не состоит в союзе.

Многие считают смешным утверждение, что столкновение интересов военной промышленности в значительной мере ответственно за теперешнюю войну. Действительно, не трудно придать слишком большое значение махинациям Круппа, Шнейдера и Виккерса. Но критикам следует еще раз подумать, прежде чем это говорить, и рассмотреть экономику современной войны. В смысле вооружения война уже не ограничивается несколькими гладкоствольными бронзовыми или железными пушками, стреляющими круглым ядром, примитивным шрапнельным или картечным снарядом или цепными ядрами; мушкетами, делающим один, самое большое два выстрела в минуту; несколькими залпами, за которыми следует атака с холодным оружием; правильной осадой сомкнутой крепости посредством мортир, гаубиц и осадного парка. В характере всех военных передвижений произошла такая же революция, как и в городских средствах передвижения; для обороны и наступления используются теперь самые усовершенствованные изобретения и приемы инженера, электрика и химика; раненым уже не дают умирать от заражения крови или делаться полными инвалидами: их чинят удивительными хирургическими способами и посылают назад в бой. Армия уже не может существовать на местные средства и реквизициями; пища, одежда и даже жилье доставляется ей из Чикаго, Нью-Иорка и лесных заготовок в Скалистых горах.

Сражения продолжаются не от восхода до заката солнца и не десять дней, предоставляя затем противникам долгие недели передышки. Борьба ведется непрерывно на одном месте целые месяцы и даже больше года. Потребность в людях больше, чем в прежнее время, а потребность в материалах возросла несоизмеримо как в смысле количества, так и в смысле разнообразия их.

Машина и наука произвели в войне гораздо более быструю революцию, чем в мирных производствах, и вот почему: война — это дело организации и не терпит отлагательств. Государство может много лет терпеть тихоходную и устарелую ж.-д. сеть в одной из своих провинций и не погибнуть от этого, но оно не может ждать хотя бы месяц усовершенствованных транспортных средств на маленьком участке фронта; оно может позволять десяткам тысяч своих детей умирать в вонючих городских трущобах, но оно требует немедленного изобретения средств для борьбы с ядовитыми газами и для возвращения их тем, кто их выпустил; компания может обойтись без новейших счетных и пишущих машин и внутренних телефонов, но полк должен иметь автоматические ружья, полевой телефон и электрические батареи для заряжания проволочных заграждений, иначе фронт будет прорван и кампания проиграна. Все должно быть наивысшего качества для достижения цели.

В этом объяснение многого из того, что ново в современной войне и государственной жизни. Германия должна иметь самую тяжелую, самую лучшую и самую многочисленную артиллерию, Англия и Франция также. Ее пушки должны быть самыми меткими, самыми скорострельными и быстро заряжающимися, самыми долговечными, — Английские и французские — тоже. Ее пушечная сталь должна быть самой гибкой, самой твердой, наименее подверженной выгоранию — все сказанное о пушках относится также и к взрывчатым веществам, ручному оружию, всякому военному материалу, каждой механической, металлической и минеральной составной части этого материала.

Крупп, Маузер, Кельнско-Ротвейлеровская Пороховая Фабрика должны найти наилучшее сочетание этих трех составных частей для создания совершенного оружия, они должны обследовать Балканы, и Малую Азию, и Швецию в поисках за рудой и, когда они найдут ее, захватить и монополизировать ее для себя и для Германии. Они должны иметь железные дороги и суда, чтобы доставлять

руду и металл домой, а германское оружие и германская дипломатия должны охранять дорогу, по которой руда и металл будут перевозиться в Кельн, Карльсруэ и Эссен.

Это вопрос жизни и смерти для Германии, но также и для Англии и Франции. Правительства должны думать о завтрашнем и после-завтрашнем дне. Они должны иметь железо всех сортов, никкель, марганец, хром, медь, нефть, а также все составные части взрывчатых веществ. Их запасы никогда не будут слишком велики. Они должны отнять их у своих соседей. Они должны иметь заграницей заводы, чтобы использовать их. Поэтому Англия, Германия и Франция тогда будут ссориться между собой, когда Виккерс, Крупп и Шнейдер ведут борьбу за сырье для промышленности и за барыши. Англия будет стараться взять в свои руки снабжение оружием Турции; то же самое Германия относительно Бельгии, Австрия будет снабжать Китай; Россия (Франция) — вооружать Сербию. Каждый будет избегать видимости союза, действуя через посредство частных фирм. Малые государства вовсе не могут сами поддерживать себя, страны с мало-развитой промышленностью должны превращаться в союзников-вассалов, явных или тайных — как Австрия или Турция.

Таково одно из главнейших назначений „круппизма“ — в тайне служить правительствам, вооружать „нейтральных“, подготовлять пути к союзу, мешать развитию соперника, если возможно разоружая его и расстраивая его промышленность. Это важнейшая причина, почему ни одно правительство не соглашается на национализацию военной промышленности. Это одна из причин, почему народы мира должны вырвать военную промышленность из рук теперешних владельцев, — но это не единственная причина.

Как война застала Англию.

Начало войны застало союзников с обеспеченным за ними полным господством над морями. В этом отношении державы Согласия имели подавляющее превосходство и, что касается Англии, было замечательно не столько численное, сколько качественное превосходство. В смысле кораблей, пушек, материалов, стратегических возможностей, оборудования верфей, пушечных бронепрокатных заводов, квалифицированного труда и портовых средств Джеллико находился далеко впереди своего противника. Если Балтийское море принадлежало главным образом немцам, то Средиземное было еще в большей степени озером союзников. Япония держала в руках Тихий океан. С самого начала войны, как и за много недель до этого, Германия была бессильна на всех морях.

Повидимому лишь очень немногие из власть имущих в Англии подозревали, что та большая настойчивость, с которой немецкие писатели и пропагандисты требовали усиления флота и та неторопливая поддержка, которую оказывали официальные круги этой точки зрения, в действительности не соответствовали истинному направлению германской военной политики. Германским милитаристам и их защитникам-профессорам удалось с большим успехом внушить английской и французской публике страх перед совершенно посредственной морской силой Германии. Они ловко играли на традиционных чувствительных струнах своих западных соперников, чтобы в значительной степени отвлечь их внимание от истинного устремления германской политики.

Не менее замечательна была полная неспособность наших милитаристов как официальных, так и более крайних, оценить новые задачи современной войны. Близкое знакомство с литературой защитников войны не дает нам никакого понятия о великих, вызывающих целую революцию

в области спроса на материалы, переменах, к которым повела бы европейская война. Мы находим в этой литературе бесконечные сетования и жалобы на нехватку офицеров, недостаточную подготовку штабов и несоответственно малую численность нашей армии. Все это давало повод к агитации в стране и на столбцах печати и частым спорам в парламенте, но вы напрасно стали бы искать указаний на полную неподготовленность нашего военного ведомства к снабжению армии боевыми припасами в том количестве, которого потребовала бы всякая европейская война. Вы всюду встречаете шаблонные доводы реакционной военной касты, полагающей, что она все еще находится в обстановке, которую она знала по опыту в царствование Виктории, но совершенно не отдающей себе отчета в братском союзе, заключенном между наукой и войной.

Как легкомысленно было вести и с крайней страстностью поддерживать внешнюю политику, которая неминуемо должна была втянуть государство в осложнения, связанные с войной на континенте, и, вместе с тем, не принимать никаких мер для подготовки, в соответствующем масштабе той помощи, которой Англия могла бы оказать коалиции и в которой главным образом заключается ее ценность, как союзницы!

Однако, эта война застала Англию, лишенной какой бы то ни было системы, которая позволила бы ей немедленно мобилизовать свои несравненные технические средства для производства снарядов, не только морских, но и сухопутных. Важно не то, что ее запасы ручного оружия и боевых припасов, полевой артиллерии и пулеметов, специальных военных приспособлений всякого рода были ничтожны, а то, что почти ничего не было сделано на случай необходимости усилить их производство.

Люди толпами устремились в вербовочные конторы, десятки бригад и дивизий выростали в учебных лагерях; но обрабатывающая промышленность не была немедленно переустроена для удовлетворения нового спроса. Машин не хватало, или они не были согласованы; не существовало связи между крупными снабженческими отраслями, централизация управления и взаимное понимание между промышленностью и снабженческими органами армии создались лишь после целых месяцев безуспешной борьбы на фронтах.

Замечательный успех, которым увенчалось многолетнее настойчивое стремление эгоистичных капиталистических интересов задавить Вуличский казенный арсенал, упразд-

нить Спаркбрук и повредить Энфилду и Уолтхэм Эбби, а также помешать учреждению новых казенных артиллерийских заводов в подходящих промышленных районах, гибельно отозвался на Англии ее союзниц.

Комиссия Меррея по казенным заводам (1905 — 1907) доносила: —

> «...Приспособление промышленности к увеличивающемуся спросу требует времени и арсенал должен быть оборудован так, чтобы позволить перетерпеть первые несколько месяцев критического периода. После этого периода придется для удовлетворения государственных потребностей, как бы ни был важен этот вопрос во время, полагаться в значительной мере на частные предприятия (стр. 8).

Не только число рабочих Арсенала было сокращено и установлено почти на 5.000 чел. ниже того, которое считал необходимым Главный Заведывающий; не только не было предпринято никаких существенных улучшений, но работа арсенала не была даже пущена полным ходом. После девяти месяцев войны автор сделал это открытие, привлек внимание м-ра Сноудена на постыдное положение дел в пушечных мастерских и добился возбуждения этого вопроса в парламенте. В то время менее одной десятой полевых орудий делалось в арсенале, а одна частная фирма, никогда до этого не выделывавшая пушек, строила их на 50% больше, чем казенные мастерския, где рабочие даже не были полностью использованы. Крупные частные фирмы опаздывали со сдачей, и заказы передавались, главным образом, при их посредстве другим механическим предприятиям. Арсенал не мог удовлетворить предъявлявшимся к нему требованиям; он находился в крайней зависимости от посторонних предприятий, создававших свою организацию по мере того, как развивалась война. Мобилизация промышленной системы в нашей стране протекала медленно и с бесконечными издержками тратой энергии.

Вторжение в Бельгию и Северную Францию в один месяц лишило союзников мощных металлургических богатств этих бесценных областей и увеличило средства противника. Льеж, Мобеж и другие центры производства ручного оружия были потеряны для союзников. Франция утратила 70% своего стального производства.

Во время крымской войны Англия покупала оружие в Льеже; во время войны с Францией ее агенты закупали запасы в Германии и других европейских странах. Война снова застала наше военное ведомство лишенным ручного

оружия или средств быстрого его производства. Уроки войн Вильгельма III, войны за испанское наследство, войны революции 1793 г., войны с Наполеоном в 1805 г. и Крымской кампании были совершенно забыты. Снова наши милитаристы ввязались в войну наполовину вооруженные, и снова им пришлось покупать все необходимое у нейтральных.

Сторонники принудительной военной службы, всеобщей воинской повинности, крайние милитаристы всяких оттенков должны ныне стать к позорному столбу вместе с теми, кого они непрестанно критиковали. Неспособность и реакционность снова оказались спутницами английской дипломатии, в мировой войне Англия и ее союзники за это расплачиваются, а грядущие поколения еще долго будут продолжать расплачиваться.

В мире существуют две страны с большим производством станков, годным и приспособленным к потребностям сухопутных вооружений, сухопутного транспорта и электрохимии — это Германия и Соединенные Штаты.

Россия была вскоре отрезана от источников, позволявших ей обновлять оборудование станками своих оружейных заводов. Ее почти полная зависимость от Германии и закрытие Черного моря для ввоза вскоре вывели ее промышленность из строя и чрезвычайно удорожили все ее заказы.

Англия, Франция и Италия завалили Америку заказами материалов и машин. Как Англия в 1854—55 гг. и Франция в 1870—71 гг., они все снова обратились в Новую-Англию за винтовками, скорострельными орудиями, снарядами и орудиями их производства. В своем затруднительном положении они обратились к Америке через посредство Моргана, Гренфеля и К⁰ и таким образом сами влезли в когти американской финансово-промышленной группы, главный интерес которой заключается в том, чтобы извлечь как можно больше прибыли из войны. Так в первый период мировой войны американский капитализм напрягает все усилия для снабжения держав согласия оружием, и в то же время пользуется силой своей монополии и тяжелым положением своих заказчиков, чтобы обеспечить доставку хлопка, резины, жиров и другого сырья в соседние с Германией нейтральные страны. Как признает „Вестминстерская газета“:

«Мы не смеем в своих разногласиях с Соединенными Штатами заходить так далеко, чтобы от этого пострадало наше снабжение снарядами. Мы рискуем при этом поставить

в опасное положение военные интересы, имеющие огромное значение как для нас, так и для наших союзников».

Союзники положительно не смели использовать силу своих флотов из опасения, что Соединенные Штаты откроют какой-нибудь кризис в Мексике и реквизируют заводы для государственных потребностей, автоматически прекратив таким образом вывоз оружия в Европу.

Союзники должны были платить и делать веселое лицо. Между тем Соединенные Штаты создали не имеющее себе подобного оборудование для производства оружия и получали барыши, дающие возможность их фирмам сооружать верфи и заводы, на которых правительство Соединенных Штатов может дешево построить пятьдесят гигантских броненосцев и другие суда, позволяющие ему из жерл бетлеэмских пушек оспаривать право осмотра торговых судов и всякие будущие блокады.

Для расплаты за американские снаряды союзники вынуждены были сделать в Соединенных Штатах заем, и по мере того, как будет продолжаться война, будет расти задолженность Европы Нью-Иорку, обеспечением которой послужит свобода эксплоатации американским капиталом южно-американских и восточных рынков. Чтобы обеспечить за собой этот залог, Соединенные Штаты готовятся построить чудовищный флот и вооружить большую армию. Вот какое наследство приготовили своим детям наши дипломаты и милитаристы, стремившиеся к захватам и создавшие хаос!

Как война застала Германию.

Германское правительство, повидимому, отдавало себе гораздо более ясный отчет в реальных формах современной войны, чем кто либо из его противников, и решило энергично проводить во всех направлениях активно-оборонительную политику. Вполне понимая, что это не особенно приятно ее соседкам — старинным империям, она учла опасность своего положения и приготовилась встретить ее самым безжалостным практическим образом.

В Европе Германия должна была возбуждать все возрастающую враждебность Франции и России, одновременно политика расширения вне Европы должна была привести ее к столкновению с Англией и Соединенными Штатами. Куда бы она ни обращалась, повсюду она должна была встречать врагов, и с течением времени они окружили ее кольцом дипломатических соглашений, союзов, армий и флотов. Ее союзницы Австро-Венгрия и Турция, позднее Болгария, были государствами, находящимися в периоде упадка или неудачниками. Все они были экономически слабы и находились под властью дворцовых клик. Эти государства видели возможность восстановления своего престижа в том союзе, который Германия предлагала им. Все они были военно-сухопутными державами и почти неуязвимы для нападений с моря.

Одна Германия имела военный и торговый флот, оба в начале войны были выметены с поверхностей морей, но это не уменьшило ее силы и не открыло ее удивительно неприспособленной к обороне береговой линии для неприятельского вторжения или нападения. Более самодовлеющая в смысле продовольствия, чем Англия, а в смысле сырья, чем любой из союзников, Германия не имела серьезных причин бояться блокады. Она надеялась, и не напрасно, что нейтральные соседи будут снабжать ее продовольствием и всем необходимым. С этой целью она уже давно органи-

зовала систему снабжения через дружественных агентов в соседних странах. В этом отношении, как и в других подробностях организации на случай войны, были заранее предусмотрены всевозможные мельчайшие случаи.

Пути сообщения, по которым германские и австрийские армии передвигаются с фронта на фронт с изумительной быстротой и точностью, были разумеется спроектированы и развиты самим государством, а меры, необходимые для облегчения мобилизации и перевозки войск, с самого начала проводились военными. Ни одно военное государство не так безрассудно, чтобы допускать эксплоатацию железных дорог, имеющих стратегическое значение, частными, конкурирующими между собой обществами, и весьма вероятно, что перемены в управлении английскими ж.-д. линиями имевшие место за последние годы, были одобрены Имперским Советом Обороны и получили поддержку его и лиц, имевших к нему отношение. Несколько лет тому назад в социалистических кругах Англии господствовало общее убеждение, что правительство хочет ослабить железнодорожные и транспортные профессиональные союзы из страха перед рабочим движением во время войны и тем самым успокоить и удовлетворить правления железно-дорожных компаний.

Хотя в Англии невозможно отыскать явных признаков постройки путей сообщения из стратегических соображений, однако некоторые вопросы могут возникнуть в связи с устройством Иммингэма и Ньюхевена, двух ж.-д. портов, торговое значение которых вряд ли может оправдать затраченные на них средства и усилия, но которые действительно занимают географическое положение исключительного военного значения.

Немцы же вели удивительную железно-дорожную политику под управлением государства у себя дома, и, при посредстве частных обществ, на Балканах и в Малой Азии. Снабжение этих больших ж.-д. систем материалами имело, конечно, огромное значение и выпало, главным образом на долю частных механических и сталелитейных заводов.

Это доставило огромную работу столь высоко-организованным железным и стальным синдикатам Германии, служащим прочным основанием, на котором покоится все промышленное здание военной и машиностроительной отрасли. Здесь, как и в других областях, огромной властью пользуются финансисты, и господствуют крупные банкирские компании. Одни и те же предприятия выделывают

материалы для военных целей и транспорта, и свою начальную и постоянную силу они черпают в производстве рельсовой стали. Для вооруженной силы весьма важно иметь работающих в тесной связи и хорошо организованных железнодорожных подрядчиков и строителей, которые могли бы следовать за армиями и обеспечивать те службы, которые одни могут доставить снабжение миллионам людей. Германские ж. д. играют огромную роль в поддержании боеспособности германских армий. Но в наше время железные дороги в значительной степени дополняются другими перевозочными средствами, а именно автомобильным транспортом, и обозы, снабжающие современные полевые войска состоят главным образом из авто-грузовиков. В этом отношении военную машину поддерживают несколько крупных предприятий, из которых важнейшие — „Фабрика Моторов Даймлера“, „Машинная Фабрика в Аугсбурге-Нюрнберге“ и „Браун-Бовери в Бадене“.

Все эти три предприятия входят в состав группы „Леве“. Доктор Вальтер Ратенау состоит одним из директоров „Браун-Бовери“, а Даймлер, в сущности говоря, отделение того объединения „Леве“, которым управляют Ратенау, Пауль фон Гонтардт и другие военно-промышленные и машиностроительные магнаты. Компания Аугсбург-Нюрнберг, славящаяся как „соперница“ Круппа, находится под влиянием Сименса-Шуккерта, имеет по крайней мере одного общего директора с „Германской Оружейной Фабрикой“ и косвенным образом связана как с Круппом, так и с „Всеобщей Компанией Электричества“.

За столь важными вспомогательными отраслями, как поставка резины и нефти, присматривают банки Леве, „которые зависят от крупных промышленных объединений скорее, чем последние от них“.

Резина, естественно, приводит нас к изумительному переплетению интересов, сосредоточенных вокруг „Всеобщей Компании Электричества“ (A. E. G.) и Сименса-Шуккерта. Много писали (бесконечное собрание басен и фантазий) о Круппе и Эссенском пушечном королевстве, но на деле, самой крупной фигурой германской военной промышленности является д-р Вальтер Ратенау из „A. E. G.“, — человек, которому в начале войны была поручена мобилизация германской военной промышленности. Так как он в качестве банкира, электрического короля, производителя станков, сталезаводчика и химического фабриканта уже находился в самом сердце всемогущего национального и

международного осьминога, то эта задача не представила для него особых трудностей,

Он участвовал в банке Берлинского Торгового Общества, в „Трубочной Компании Маннесмана", в A E. G., у Леве, в „Металлическом Обществе", у Брауна-Бовери и в целой куче других предприятий. Его коллега Лудвиг Хаген (самый влиятельный из немецких директоров Динамитного Треста Нобеля), Пауль фон Гонтардт, Козегартен и Баллин забрали в свои руки все огромное множество предприятий, в которых нуждался кайзеризм для снабжения снарядами.

Не д-р Крупп фон-Болен-и-Хальбах, муж Берты Крупп и глава фирмы, и не это легендарное предприятие, а Ратенау, Хаген и „группа Леве" являются главным оплотом германского капитализма и германской военно-экономической мощи.

Автор имеет перед собой списки производств станков, и электрических и химических предприятий, в которых несомненно господствуют эти две личности и их ближайшие компаньоны. Богатства Силезии и Вестфалии, естественные силы Рейнской области и Саксонии, кузницы и механические мастерския Бадена, Баварии, Рура и Берлина, далеко протянутые щупальца германских торговых интриг—все подчинились воле этих людей.

Позади них вырисовываются правления „Учетного Общества", „Северо-германского банка", Дрезденского и Дармштатдского, Германского и Национального банков, Блейхредер, Леви, Оппенхейм, Саломонзон—все связанные между собой акционерные и частные банки, к которым всегда приводит нас рассмотрение германской промышленности. Они организовывали и готовили дома, организовывали и интриговали заграницей.

„Металлическое Общество" контролировало, насколько могло, снабжение германской стальной и металлургической промышленности сырьем и монополизировало лучшие материалы для своего государства, стараясь расстроить снабжение других государств. Сталезаводчики, в особенности Крупп, старались стать необходимыми иностранным потребителям стали и, например, в России сильно затруднили разрешение военных задач.

„Группа" Леве не только наладила организацию фирм, выделывающих станки, и приготовилась в кратчайший срок удовлетворить огромное расширение спроса на винтовки, боевые припасы, моторные грузовики, всякого рода инструменты, электрические, всех потребностей машинного про-

изводства, работающего с ужасающей скоростью, но также деятельно помогала расстраивать военную промышленность всех соседей в Германии.

В Льеже, Брюсселе, Париже, Лилле и Брешии подчиненные им компании снабжали немецкими машинами Бельгию, Францию и Италию, Англию и Россию, в то время, как другие участники группы доставляли электрические приборы и станки, которые так трудно заменить иначе, как только германскими же.

То же можно сказать о ее компаньонах в области химической промышленности, между тем как германский финансовый мир протягивал то здесь, то там, в Турции, Болгарии, Китае и Южной Америке свои враждебные державам согласия щупальцы.

Техническое искусство, научные методы, организаторский талант, единство и непрерывность управления, все это помогало создавать к услугам германского Марса волшебную мастерскую Вулкана. Там в Германии капиталистически-милитаристское правительство не было стеснено либеральными традициями и консервативным страхом революционных тенденций, скрывающихся за коллективными методами, так как класс капиталистов возник уже после того, как либерализм получил смертельный удар, и когда империализм уже сделался установившейся формой правления.

Сухой реализм, острая способность к критике, гораздо большее знание истории и экономики, лучшая оценка науки и техники, все это объясняет торжество германской системы перед лицом безнадежно неравных шансов, торжество, которого даже поражение не отнимет у германского народа.

Война еще не выход из положения.

Представляется все более вероятным, что война вооруженных народов исполнится предсказания Блиоха, и что ни та ни другая сторона не одержит решительных военных успехов, ведущих к разгрому одной из воюющих групп. Однако автор не желает делать на этот счет каких-нибудь предсказаний и предпочитает сознаться в своем неведении. Несмотря на все свое техническое совершенство, на изобретательность своих ученых и свою замечательную организацию, Германия может оказаться не в состоянии добыть себе необходимое сырье, между тем как ее людские запасы вряд ли позволят ей выиграть длительную войну на истощение. Против нее, если только проповедники более строгой блокады не добьются своего и тем не оттолкнут дружелюбно расположенных к ним сильных нейтральных держав, мобилизованы все технические средства союзных государств и Соединенных Штатов. Производительная способность этих стран увеличилась во много раз и напряжена до крайнего предела. В долгой осадной войне союзники могут победить одной силой давления и вследствие истощения сил центральных держав.

Вмешательство некоего нейтрального государства совершенно изменило бы существующие условия, и присоединение его к той или другой стороне без сомнения перетянуло бы чашку весов.

Невозможно сказать, какое действие окажет на воюющих и нейтральных огромное сокращение образования производительного богатства и одновременное разрушение капитала. Предвидения экономистов в области того, что должно было бы случиться, если бы разразилась война, были настолько ошибочны, что автор не решаетоя предсказывать условий, которые наступят после заключения мира. Учитывая возможность экономической гибели, следует помнить, что хотя державы мобилизовали свои

финансы для войны, однако нет больших данных полагать, что они также тщательно готовятся к миру. Они слишком заняты войной, чтобы думать о будущем, которое наступит после ее окончания. С другой стороны, „паническая" школа должна помнить огромную силу сопротивления общества и его изумительную способность восстанавливать свои силы. Кроме того, современное производство так велико, что потери могут быть возмещены в очень короткое время. Хаотической индивидуальной предприимчивости не будет места после войны, и с вносимой ею удивительной путаницей будет, вероятно, скоро покончено. Если война затянется надолго, и получится нечто похожее на состояние Германии после тридцатилетней войны, то трудно представить себе, чтобы национализм мог продолжать расцветать после порожденной им кровавой оргии, в которой он истощил сам себя. Может наступить реакция против войны, последствием которой может быть революция, но эти возможности слишком недостоверны, чтобы основывать на них какие-нибудь заключения.

Государственный капитализм, позволивший Германии достичь того, чего она достигла, будет почти наверняка введен у себя не только союзными странами, но и Соединенными Штатами. Установится гораздо более полная согласованность между действиями государства и частной предприимчивостью, чем это достигалось до сих пор в Англии или в Америке.

Германизация промышленной системы находит себе защитников во многих ответственных кругах. Вероятно мы снова будем иметь государственную экономическую политику, и период свободной торговли, повидимому, подходит к концу. Когда то ярые сторонники свободной торговли уже говорят о покровительственных пошлинах, и новая организация национальной промышленности пойдет гораздо дальше того, что обычно называют „протекционизмом". Все способности и мощь государства будут направлены на укрепление капиталистической системы.

Подобно тому, как Страффорд и Кольбер стремились установить могущество нации, так государственные люди капиталистического общества стараются закалить новое орудие и укрепить его для обслуживания их нужд.

В Англии потребности армии и флота поставят страну перед очень серьезной задачей, даже если Антанта окрепнет в долгосрочный наступательный и оборонительный союз. Если только Германия не будет решительно оста-

новлена на Балканах и в Азии, то оборона Египта и Индии предоставится для англичан неотложной необходимостью. Вряд ли государственные люди Англии удовлетворятся тем, что доверят оборону этих подвластных им стран своим союзникам или туземным войскам, как бы надежны они ни были. Точно так же не верится, чтобы Франция и Италия доверили англичанам полное управление морской силой. Финансовая согласованность будет достигнута гораздо легче, так как Англия и Франция будут попрежнему кредиторами, а Россия и Италия должниками. Военное и экономическое будущее России совершенно не поддается предвидению, если только Турция не будет разбита или оторвана от Германии. Судя по тому, что было до войны, и что получилось бы, если бы мир был заключен теперь, России повидимому суждено развиваться под опекой Германии. На суше она совершенно изолирована, исключая длинного Сибирского пути, а зимой только узенькая полоска лапландской тундры связывает ее с незамерзающими морями.

Окопавшись в Бельгии, северной Франции и французской Лотарингии, твердо держа в руках железную руду и каменноугольные залежи этих областей и собирая дань с этих промышленных округов, Германия имеет прекрасные данныя для ведения переговоров. Сама природа сделала немецкое побережье Северного моря и Балканы неуязвимыми для нападений с моря.

Если Германии удастся усидеть на месте, то перед ней открываются отличные виды на будущее. Если не произойдет каких-либо крупных внутренних перемен, мы представляем себе Германию окопавшейся за бесконечными полевыми укреплениями, тянущимися от одной ее морской границы до другой.

Вот, что можно сказать о Европе и европейских державах.

Остаются не европейские государства — Соединенные Штаты и Япония. Последняя, вероятно, примкнет к Антанте, не будучи достаточно сильной, чтобы стоять одиноко в новом мире союзов. Япония еще сможет сыграть большую роль в английской внешней политике, роль, более чем приятную для нее самой. Эта роль будет исполняться к западу от Америки и в непосредственной близости к Китаю.

До сих пор мы едва упоминали о Соединенных Штатах, которые, пока что, остаются безучастными к политиче-

ским разногласиям европейских государств и которые имеют лишь косвенное влияние на внешние дела Старого Света. Создание морской мощи Америки имело любопытное влияние на развитие Германии. Во-первых, судостроительная политика правительства Соединенных Штатов настолько способствовала развитию слабой судостроительной промышленности этой страны, что сделала ее серьезным конкурентом новых германских фирм в смысле получения остатков от заказов, даваемых британским судостроителям, а кроме того, дала блестящий пример преимущества государственной помощи переживающей „застой“ отрасли промышленности. Во-вторых, победа Соединенных Штатов в 1898 г. и захват последних владений Испании на западе и на востоке положили конец надеждам Германии приобрести их когда-нибудь для себя и, благодаря этому очевидному успеху, обеспечили Соединенным Штатам преобладание на всем американском материке.

Соединенные Штаты, примирившись теперь с Великобританией, благодаря мудрой политике лорда Солсбери, могли отстаивать против всякого пришельца учение Монро о невмешательстве в дела Южной и Центральной Америк. За последние восемнадцать лет Соединенные Штаты неуклонно укрепляют свое положение великой державы. Наличие обширных необработанных участков земли и невысокая плотность населения удерживали американский народ от стремления к захвату чужих земель. В высшей степени самодовлеющие экономически, Соединенные Штаты раньше в значительной мере зависели от европейского, в частности английского капитала.

Год за годом, без всякой сенсационности или периодических приступов горячки, они усиливали и увеличивали свой флот, пока он не стал вторым после английского. Окончание Панамского канала и предстоящее укрепление его увеличили подвижность и задачи их флота. В то время, как канал кайзера Вильгельма весь в немецких руках и проходит по германской территории, панамский водный путь проходит на известном расстоянии от главной территории республики. Он устанавливает более тесную связь и лучшее торговое сообщение с тихоокеанским побережьем и азиатскими рынками. Он в значительной степени уравновешивает скудость промышленных средств и удобных гаваней западных штатов. Таким образом Чили и Перу суждено все более подпадать под влияние своей могучей сестры, и вообще имеется тенденция предполагать постепенное

возникновение американской федерации, в которой учение Монро будет дополняться экономической спайкой и финансовым преобладанием Соединенных Штатов.

Одним из последствий европейской войны будет вероятно вытеснение английского капитала из преобладающего положения, которое он занял на материке Южной Америки. Политический монроизм сделается более реальным, когда к нему присоединится соответствующее экономическое объединение.

Бразилия и Аргентина будут вероятно снабжать своим сырьем промышленность Соединенных Штатов и послужат рынкам и сбыта излишков производства этой страны предпочтительно перед Англией.

За последние тридцать лет Чили, Перу, Аргентина и Бразилия заказывали свое вооружение у Виккерса, Армстронга-Уитворта, Шнейдера и Круппа. Для удовлетворения мелкого честолюбия этих молодых государств, и за их счет, были выработаны новые крейсера и опытные модели, приведшие к созданию линейных крейсеров и сверх-дредноутов.

Балканская война, опозорившая державы, не была так цинична, как бессовестная эксплоатация этих республик и использование их взаимной вражды ради судостроительных опытов и улучшений в проектировании военных судов. Не время и не место излагать здесь позорную историю, которую автор надеется рассказать когда нибудь. В будущем эти государства, вероятно, обратятся за вооружением в Пенсильванию, суда будут строить в Ньюпорт-Ньюсе, у Крэмпа, у Нью-Иоркской Судостроительной Компании, у Харлена и Холлингсворта и заказывать ручное оружие в Новой Англии, а артиллерию в Мидвеле и Бетлеэме.

Третьей державой будущего будет Великая Америка. Чем дольше затягивается война, тем больше возрастает задолженность нью-иоркским банкирам союзников — держав, имеющих интересы за океаном. Многие уже составили себе сказочные богатства продажей оружия тем, которые могут покупать его, и капитал непрерывно льется в военную промышленность. Американские инженеры специализировались на удовлетворении того спроса, который дает им наибольшие барыши, и создали для себя, а в случае необходимости и для своей родины, обширное, современное и высоко-производительное оборудование для организации гигантского вооружения. Для того, чтобы привлечь все средства науки на помощь сухопутной и морской обороне

был создан совет изобретателей и специалистов, в котором видную роль играет Эдисон. Тем временем морские и военные агенты во всех воюющих государствах тщательно отмечают все, что они видят, и посылают в Вашингтон свои донесения, из которых там составляют сводки.

Пожалуй не меньше, чем у нас, люди напрягают свой ум, чтобы добавить что-нибудь новое к страшным орудиям машинной и химической бойни, которые находят такой хороший спрос в европейских столицах. Американские торговые и технические журналы откроют глаза всякому, кто потрудится просмотреть их многочисленные страницы изящно составленных объявлений. Американцы, как и немцы, имеют особый талант к созданию автоматических механизмов и мелких приборов — это отличительная особеность промышленности, работающей на континентальный транспорт — и они не мало способствовали развитию искусства механического человекоубийства. Упомянем только о Кольте, изобретателе револьвера, о д-ре Гэтлинге, чей хирургический мозг приспособил ряд параллельных ружейных стволов к общему спусковому механизму, создав таким образом первый пулемет; Хайрама С. Максима, который, применив действие скорострельного огня к винтовке Винчестера, дал всему миру самую убойную из всех автоматических винтовок, Готчикса, Ремингтона, Пибоди, Гарднера, Прэтта и Уитнея — колдунов производства ручного оружия, Джона П. Голлэнда, который с 1875 по 1902 г. строил одну за другой подводные лодки, пока не создал удачный тип „Голлэнд IX“ и наконец братьев Райт — героев авиации.

Во время своих войн державы Европы постоянно обращались к Америке за оружием, которое она, после своей жатвы смерти в гражданской войне, могла исправно доставлять им. Современная техническая война превратила все ее мастерския в пылающие адские бездны, где богатство ее рудников и кузниц тратится на безумные капиталистические оргии „производства для прибыли“.

Соединенные Штаты приобретают огромное оборудование, существенно необходимое для современного милитаризма, и его хозяева уже громко требуют „готовности“ государства на суше, на море и воздухе. Уже „мирный“ президент произнес в Питтсбурге несколько речей о „готовности“.

Америка должна быть и будет „готова“.

Почему? Потому что, хотя она быть может и „слишком горда, чтобы драться“, когда не затронуты ее материаль-

ные интересы, однако ее правящие классы не допустят права осмотра в открытом море, как только они смогут своими силами провести это в жизнь. Государство с береговой линией в несколько тысяч миль на двух океанах не будет вечно соглашаться на признание другой державы „владычицей морей“ и, кроме того, оно построит такой флот, который будет считать соответствующим своим потребностям, т. е. потребностям своего капиталистического класса. Этот класс превращает теперь Америку в государство-кредитора, которое после войны будет настаивать на реализации имеющихся у него залогов. За денежную поддержку придется расплачиваться передачей американскому капитализму торговых преимуществ и концессий. Чтобы обеспечить их за собой и удержать в своей власти новые рынки, американские патриоты потребуют создания соответствующего сухопутного и морского вооружения.

Финансист Морган, ведущий теперь переговоры о займах и заказах для союзников, это тот самый Морган Американской Морской лиги, стоящей позади Стального Треста, который управляет „У. Крэмпом“, „Союзным Железным заводом“ в Сан-Франциско и „Стальной Компанией Карнеджи“. Морган работает вместе со Швабом, из „Стальной Компании в Бетлэме“, поддерживающей дружеские отношения с „Нью-Иоркской Судостроительной Компанией“, „Судостроительной Компанией в Фор-Ривере“, с Харленом, Холлингстортом и Ньюпорт-Ньюсом.

Неизбежное прекращение заказов, как только европейские народы снова встанут на собственные ноги, что произойдет по окончании войны, вызовет такой застой в американской стальной и машиностроительной промышленности, что правительство не сможет противиться требованию казенных заказов. Никакое пацифистическое движение, никакая социалистическая агитация не смогут помешать принятию мер, которые, давая временное облегчение, поведут государство вперед по тому роковому пути международных осложнений.

Военные промышленники Европы, вновь и с еще возросшим престижем, выступят конкурентами на мировом рынке, бросая вызов Бетлеему и присным его. Позади фирм Старого света будут стоять их правительства, на помощь пенсильванским промышленникам будут стянуты все силы, которые можно будет поднять лозунгом „былой славы“.

* * *

Эти мрачные виды на будущее не смягчаются принудительной промышленной милитаризацией на европейских заводах и экономическим давлением, оказываемым на рабочих английскими военными подрядчиками.

......Призрак ужасного насилия встает над мастерскими всего мира, где рабочие, связанные постановлениями военного закона, опутанные официальными предписаниями, лишенные права стачки, не поддерживаемые профессиональными союзами, подгоняемые угрозой крушения государства и управляемые военными властями, становятся беспомощными крепостными всемогущего объединения предпринимателей, во главе которого стоят военно-промышленные синдикаты.

Вот какой ужас принесла с собой зависимость государств от частной металлургической и химической промышленности, единственная забота которой вытянуть последнюю копейку у правительств, заказывающих вооружение!

Вот грозная трагедия, явившаяся следствием искусственно создаваемых угроз в интересах извлекающего барыши. Вот общая судьба тех, кто терпел и поощрял ту роковую философию, на которой основывается капитализм.

ОГЛАВЛЕНИЕ

К МЕЖДУНАРОДНОМУ ПОЛОЖЕНИЮ.

Издания, подготовленные Высшим Военным Редакционным Советом к печати:

I. Общие.

1. **Карта Европы** после Версальского договора (16×24 снт.) в 4 краски.
2. **Справочник** по Версальскому договору.
3. **Большая и Малая Антанта** (для ком. и политсостава).
4. **Большая и Малая Антанта** (брошюра для красноармейцев).
5. **Борьба Сов. России за мир** (брошюра).
6. **С. Басов-Верхоянцев.** — О Германии, Польше, Сов. России. Сатира в стихах, с иллюстрациями.
7. **Карта лимитрофов** (со справочником).
8. **Восстание болгарских крестьян** (популярная брошюра).

II. К событиям в Германии.

1. **Германия после мировой войны** (популярная брошюра).
2. **Рур** (популярная брошюра).
3. **Коммунизм и фашизм в Германии** (популярная брошюра).
4. **События в Германии.** Инструктивная брошюра для политработников Красной Армии и Флота.
5. **Какое нам дело до Германии?** (популярная брошюра).
6. **К. Радек.** — Лекции по истории Германии, читанные в Военной Академии РККА.
7. **Русско-немецкий словарь.**
8. **„Красноармеец“** (специальный номер журнала).
9. **Два художественных плаката.**

III. О Польше.

1. **Польша.** Брошюра, содержащая географич. этнографический, полит.-экономический и военный обзор Польши. — Для ком. и политсостава.
2. **Чего от нас хочет панская Польша?** (популярная брошюра).
3. **Русско-польский и польско-русский словарь.**
4. **Н. Какурин.**—Русско-польская война. (Военно-Исторический обзор).
5. **Очерки истории рев. движения в Польше.**
6. **Как образовалась современная Польша** (популярная брошюра).

IV. О наших соседях.

1. **А. Гран.** — Прибалтийские государства. 2-е дополненное изд.
2. Эстония.
3. Румыния.
4. Финляндия.
5. Бессарабия.

